

**Zeitschrift:** Revue économique franco-suisse  
**Band:** 33 (1953)  
**Heft:** 11

**Artikel:** L'avenir des transports européens  
**Autor:** Boyaux, Charles  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-888360>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 18.10.2024

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

# L'avenir des transports européens

par

Charles Boyaux

Directeur général adjoint de la S. N. C. F.

UNE importante réunion a groupé, à Bruxelles, du 12 au 17 octobre 1953, dix-sept Ministres des Transports et s'est terminée par la création d'un organisme permanent, dénommé « Conférence européenne des Ministres des Transports ».

Cette création marque une date dans l'évolution des transports sur le plan international. Elle manifeste la volonté qu'ont les gouvernements de poursuivre les efforts accomplis depuis plusieurs années pour adapter aux besoins les conditions d'emploi des modes de transport et pour tenter une harmonisation des moyens concurrents. Elle permettra aussi, il faut l'espérer, de pousser l'exécution des projets qui visent à une intégration progressive des transports européens.

L'apparition de cet organisme illustre de toute façon la primauté de la question des transports européens et c'est une idée particulièrement heureuse qu'a eue la Chambre de commerce suisse en France de consacrer un numéro spécial de sa revue à ce problème.

A vrai dire, la question n'est pas nouvelle et on ne saurait l'aborder sans dire un mot du long chemin déjà parcouru.

Laissant de côté les transports aériens, dont le prodigieux développement et l'organisation internationale se situent à l'échelle mondiale plutôt que sur le plan européen, on constate que, depuis des périodes plus ou moins longues selon les divers modes de transport, les exploitants et les États ont déjà été conduits à chercher activement des solutions aux problèmes que posaient l'évolution des techniques et le développement nécessaire des échanges.

Dans le cadre international, la Commission économique pour l'Europe a créé un Comité des transports intérieurs qui a pu traiter d'importants problèmes et a abouti à des réalisations effectives dans de nombreux domaines : standardisation et utilisation du matériel roulant de chemin de fer, réglementation et signalisation routières, transport des denrées et des matières dangereuses, questions douanières, problèmes de prix de revient et de plans comptables, statistiques, etc.

On sait que les questions de transport ont également retenu l'attention de l'Organisation européenne de coo-

pération économique, de l'Assemblée consultative de Strasbourg et de la Communauté européenne du charbon et de l'acier.

Quant aux transporteurs eux-mêmes, ils ont perfectionné ou créé des organisations internationales permettant de coordonner leur action et de faire les études sur un plan commun : Union internationale des chemins de fer, Union internationale des transports routiers, Fédération routière internationale, Union internationale de la navigation fluviale.

C'est la nécessité de faire converger tous ces efforts, en donnant autant que possible force exécutoire aux conclusions communes, le souci aussi d'éviter les doubles emplois, qui ont conduit, après une première Conférence de huit Ministres réunie au mois de janvier dernier à Paris, sur l'initiative du Ministre des Transports en France, à donner un statut permanent à cette réunion, étendue à l'ensemble des Ministres de l'Europe occidentale.

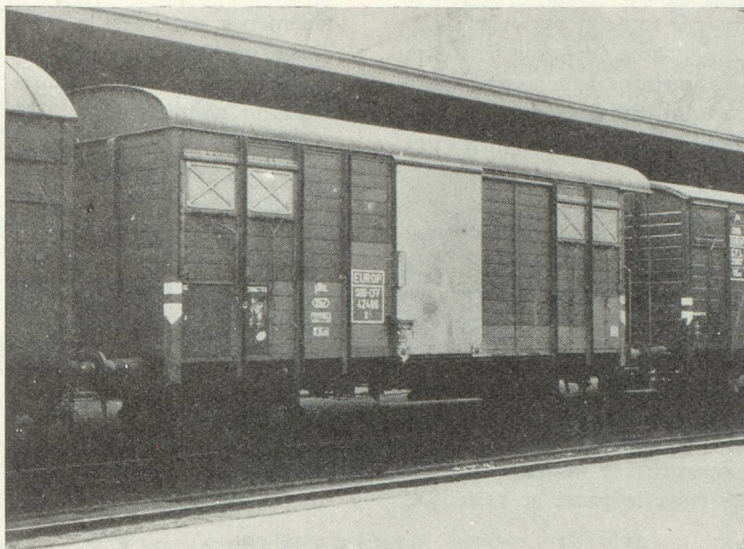
ESSAYONS maintenant, regardant vers l'avenir, de discerner les tendances qui se manifestent et de définir les objectifs à atteindre.

La première notion qui se dégage quand on prend une vue quelque peu synthétique des transports d'aujourd'hui et de demain, c'est que tous les grands problèmes de transport ont tendance à *passer du plan national sur le plan international* ; cette évolution se manifeste aussi bien en matière technique qu'en matière financière ou dans le domaine plus général de l'économie des nations.

Cette tendance à l'organisation internationale s'est déjà largement affirmée à l'intérieur de chacun des grands modes de transport et l'on peut prévoir qu'elle s'y développera d'une façon continue.

*La technique du transport*, tout d'abord, prend de plus en plus un aspect international. D'ores et déjà, de nombreux problèmes de chemin de fer dépassent le cadre intérieur de chaque pays : l'emploi rationnel de locomotives électriques ou diesel dont la productivité est liée aux grands parcours doit faire abstraction des frontières ; l'utilisation optimale des wagons à marchandises conduit à leur utilisation en commun par les différents pays





*Un wagon couvert Europ. exploité aux conditions du pool des wagons.*

d'Europe; l'exploitation des transports frigorifiques européens, liée aux variations de climat et au décalage saisonnier des productions du nord et du sud de l'Europe, ne se conçoit plus que sous la forme d'une gestion commune du parc de matériel spécialisé correspondant; la nécessité d'abaisser les prix de revient de construction impose la standardisation des types et incite à l'instauration d'un marché européen du matériel ferroviaire; l'amélioration du débit des lignes et l'abaissement du coût des transports conduisent de plus en plus à concentrer les courants de trafic sur quelques grands itinéraires internationaux, aux profils les meilleurs, dotés des équipements les plus modernes, et ceci en faisant abstraction des intérêts particuliers de tel ou tel des exploitants des divers tronçons de lignes intéressés.

Le même phénomène s'observe en matière de navigation intérieure en raison du rôle de premier plan que jouent les voies navigables internationales. Pareillement, l'évolution des transports routiers est liée à l'application de règles internationales pour la circulation, qu'il s'agisse de la signalisation, du régime de franchissement des frontières, de l'unité technique dans la construction des véhicules et de l'infrastructure.

Autrement dit, pour chaque moyen de transport, seule une solution au-dessus du plan national permettra de réaliser les grands progrès techniques indispensables à l'abaissement du prix de revient, aussi bien par une évolution plus poussée de l'efficacité des matériels de transport et des voies de communication, que par une concentration des moyens.

*Le problème financier*, de son côté, en raison de l'énormité des capitaux exigés par la modernisation des transports, requiert lui aussi des solutions internationales: « equipment trust » pour le matériel du chemin de fer, « fonds d'investissement » pour les travaux d'infrastructure des différents modes de transport.

Enfin, il est bien évident que les questions écono-

miques appellent pareillement de plus en plus, dans le domaine des transports, des solutions internationales. Outils fondamentaux de cette économie, subordonnés à elle tout en constituant un élément de son évolution, les transports tiennent et tiendront une place importante dans tous les projets et dans toutes les réalisations se rattachant à l'intégration économique européenne. Qu'il s'agisse de tarifs internationaux, de facilités pour le passage aux frontières des voyageurs ou des marchandises, du mode de règlement et de transfert des frais de transport, des conditions contractuelles des échanges, le développement de l'économie européenne exige que chacun des modes de transport intègre de plus en plus son organisation commerciale dans un ensemble européen.

Cette évolution de chacun des grands modes de transport dans le champ international exige une consolidation progressive des organisations professionnelles existantes, lesquelles ont déjà obtenu des résultats tout à fait remarquables. C'est ainsi que les réseaux ferrés disposent au sein de l'Union internationale des chemins de fer d'un Office commun de recherches et d'essais, d'un Bureau unique de documentation, d'un Centre commun de propagande, d'un Bureau de compensation des comptes de trafic, qu'ils ont réalisé la mise en commun de 160.000 wagons, standardisé les types de matériel, réalisé l'unification de nombreuses spécifications techniques, qu'ils s'orientent maintenant vers des « tarifs européens » et vers une solidarité commerciale, en même temps qu'ils recherchent un financement commun de leur matériel. Cet achèvement progressif des chemins de fer d'Europe vers une sorte de conception « fédérative » de leurs organisations est d'ailleurs dans la nature des choses: vastes organismes centralisés placés sous le contrôle des États, adaptés à la stricte application de règles et de disciplines communes, on peut dire que les réseaux ferrés ont la « vocation de l'intégration ».

En raison du caractère ou de la dispersion de leurs



exploitations, les transports par route et par voies navigables accusent jusqu'à présent une évolution peut-être moins marquée, mais on doit penser que la communauté des intérêts en jeu les conduira certainement eux aussi à renforcer les organisations internationales qu'ils ont créées plus récemment.

**S**i l'évolution dans le cadre international de chacun des grands modes de transport européens est déjà largement amorcée et paraît en bonne voie de développement, il reste un autre problème de transport extrêmement important et dont la solution est loin d'apparaître clairement, c'est l'harmonisation de ces évolutions particulières dans une coordination satisfaisante pour l'économie européenne.

Sans doute, le développement et la modernisation des transports ont-ils été dans le passé et restent-ils encore aujourd'hui un des facteurs fondamentaux du développement démographique et économique des pays civilisés, mais on ne saurait perdre de vue que le phénomène n'est pas sans limite dans l'ordre quantitatif et que ce n'est pas en développant indéfiniment les moyens de transport qu'on pourra accroître indéfiniment le niveau de vie des populations.

Le transport coûte cher et pèse lourdement sur les frais généraux de la collectivité. Tant que son dévelop-

pement ne dépasse pas un certain niveau, les avantages qu'il procure sont très supérieurs à ce surcroît de frais généraux, mais, si l'accroissement des moyens de transport franchit ce seuil, il devient alors une charge excessive pour l'économie des nations.

Or, précisément, l'évolution accélérée des techniques, l'ampleur du développement de certains moyens de transport récents comme l'automobile, ou les moyens spécialisés (pipe-lines, téléphériques, etc...), l'apparition de certains moyens de transport nouveaux comme l'aviation dont on ne saurait dès maintenant mesurer le potentiel futur, posent aux différents pays des problèmes redoutables. La création ou la modernisation de chacun de ces moyens de transport exige des investissements considérables de capitaux, qu'il s'agisse d'électrifier des voies de chemin de fer, de creuser des canaux à grand gabarit, de construire des autostrades ou de grands aéroports modernes ; il est bien certain que les pays ne pourront pas supporter la charge de perfectionnements et d'accroissements indéfinis et simultanés de toutes les

techniques, alors que la masse à transporter ne saurait croître parallèlement, à une époque où le progrès conduit de plus en plus à transporter l'énergie plutôt que les matières premières.

Dès lors, un choix s'impose entre les différentes techniques : il faut spécialiser chacune d'elles dans le champ d'action où elle offre le meilleur rendement. C'est là le difficile problème de la coordination des transports, qui s'est déjà manifesté dans tous les pays d'Europe par la disparition du monopole dont jouissait le chemin de fer et par les lourdes incidences financières qui en sont résultées sur les budgets des réseaux ferrés et, par conséquent, des États.

Ces questions sont particulièrement délicates en Europe, pays de vieille civilisation, où l'équipement des anciennes voies de communication était déjà extrêmement développé lorsque des techniques nouvelles sont apparues et où l'opinion publique incite trop souvent à la multiplication des doubles emplois, malgré des difficultés budgétaires qui deviennent rapidement intolérables. Si ce problème n'a, en général, pas encore reçu de solution satisfaisante dans les pays d'Europe, ce n'est pas une raison, bien au contraire, pour ne pas l'aborder le plus rapidement possible sur le plan général européen. A l'échelle de l'Europe, dégagé des oppositions locales, profitant du développement du trafic inter-

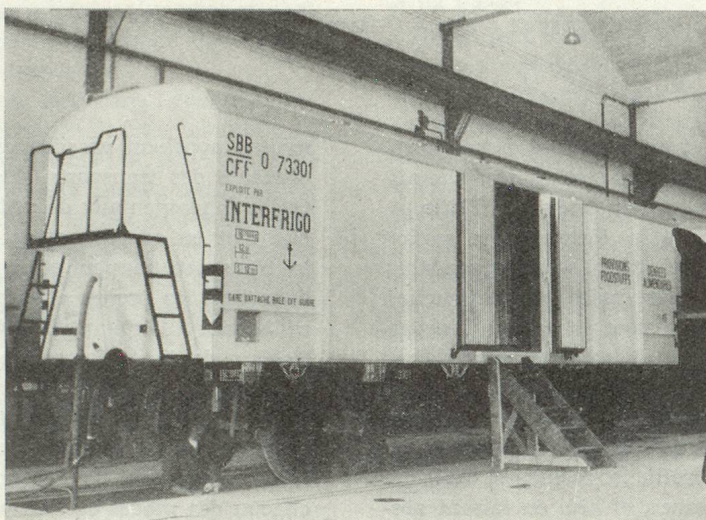
national à longue distance que l'évolution moderne ne saurait manquer de provoquer, il semble que ce problème puisse recevoir plus facilement une solution que dans les cadres nationaux plus restreints où il a évolué jusqu'à présent.

Dans la recherche des solutions, il conviendra de s'abstraire largement du passé, d'oublier les rancunes et les rivalités, de regarder dans l'avenir. C'est, en effet, sur l'emploi des techniques modernisées — et modernisées dans tous les moyens de transport — que doit se fonder une coordination saine et durable.

Lourde tâche, sans doute, mais c'est dans la mesure où les Gouvernements auront la possibilité et la volonté de la remplir, dans la mesure aussi où les moyens de transport s'accordant dans une action commune et concertée avec les usagers sauront apporter leur pleine collaboration aux autorités responsables, que les transports participeront efficacement à l'édification de l'Europe nouvelle.

Formons des vœux pour le succès de cette haute mission.

Charles Boyaux



Un wagon Interfrigo (Société ferroviaire internationale de transports frigorifiques, fondée par les réseaux d'Europe).