

"Le problème des transports européens" dans Revue d'économie politique (Décembre 1951)

Légende: En décembre 1951, la Revue d'économie politique reproduit un article du Français Raoul Dautry, ancien directeur général des Chemins de fer de l'État, qui prône la réorganisation des transports au niveau européen.

Source: Revue d'économie politique. novembre-décembre 1951. Paris: Dalloz-Sirey.

Copyright: (c) Revue d'économie politique

URL:

[http://www.cvce.eu/obj/"le_probleme_des_transports_europeens"_dans_revue_d_economie_politique_decembre_1951-fr-313fd18c-5b76-4270-aab8-3eb6b3973cd9.html](http://www.cvce.eu/obj/)

Date de dernière mise à jour: 16/09/2012

Le problème des transports européens

[...]

Il existe une crise des transports sur les plans nationaux et sur le plan international dont les causes sont internes à leur développement même. Or, si les nations, d'une part à l'échelle d'un continent économiquement intégré comme aux Etats-Unis, d'autre part à petite échelle comme en Europe, n'ont pas su harmoniser leurs transports, les coordonner, les adapter aux besoins des peuples, l'Europe en marche vers la réalisation des premiers organismes économiques de son union, doit avant de tenter de résoudre le problème de ses transports à sa propre échelle, tenir compte de l'expérience américaine et de ses propres expériences nationales. C'est-à-dire qu'elle doit se garder de penser qu'une simple mise en commun de ses principaux transports fera cesser leur poussée inflationniste, la concurrence qu'ils se font et les déficits qu'ils enregistrent. Il convient donc de n'accueillir que les tentatives « européennes » qui s'orientent vers un allègement et une plus grande efficacité de transports distribués dans leurs aires respectives d'exploitation, et d'écarter toutes celles qui n'auraient pour objet, en dernière mesure, que de reporter sur le plan européen les difficultés nationales.

Ainsi, s'il n'y a pas d'inconvénient à concevoir le réseau routier européen ou à créer un contrat de transport international de marchandises par route – dont le Comité de rédaction vient de tenir sa sixième session en Allemagne – c'est dans la mesure où ces projets ne visent pas à renforcer sur le plan européen la concurrence que la route fait au rail sur les plans nationaux.

Si la Chambre de commerce germano-néerlandaise qui s'est réunie à Hambourg en avril dernier et où assistaient les maires de Rotterdam et de Hambourg a proposé une union des ports allemands et du Bénélux, c'est là une mesure très intéressante si elle fait cesser la concurrence traditionnelle des ports de la Baltique et de la mer du Nord, mais ce serait une mesure dangereuse si elle ne visait qu'à coaliser des intérêts pour les mieux affronter à d'autres.

Si la collaboration des lignes aériennes de l'Europe (comme celle de la Sabena et de la K.L.M., qui assurent de concert des services de nuit entre Paris, Bruxelles, Amsterdam, Copenhague et Stockholm ; comme celle de Scandinavian Air Lines System, qui groupe trois Compagnies : suédoise, danoise et norvégienne; comme celle qui a été récemment préconisée par le président d'Air-France entre toutes les Compagnies européennes) est une excellente chose, puisqu'elle aboutit à effacer des concurrences entre lignes aériennes, elle pourrait cependant ne pas répondre à un but vraiment européen, si elle se faisait dans un esprit concurrentiel à l'égard des transports terrestres.

Il est, par contre, d'autres projets que tout homme acquis à la cause européenne – qui est celle du relèvement de nos ruines, de l'amélioration de notre condition, de notre progrès social et culturel – ne peut qu'encourager ; par exemple, les conventions internationales du type de celle que la S.N.C.F. a signée avec les chemins de fer allemands pour l'utilisation en commun de 100.000 wagons des deux administrations, parce qu'en limitant les parcours à vide, en augmentant le rendement du matériel, cette convention réalise une sensible économie d'exploitation (et une économie de 10 milliards de francs dans les investissements à entreprendre pour toute augmentation de 10% du rendement) en même temps qu'elle constitue une mesure anti-inflationniste et qu'elle crée un exemple de coopération en matière de transports appelant l'adhésion de toute autre administration européenne qui en ferait la demande.

De même, le projet de construction d'un tunnel routier sous le Mont-Blanc, dont les dépenses de construction sont estimées à 6.400 millions de francs, est le type de projet qui remboursera largement l'Europe de ses frais, car il serait une grande tâche menée en commun par deux nations (il serait à souhaiter qu'elle fût entreprise par l'ensemble des nations occidentales, car toutes y sont intéressées *in fine*) en direction d'un meilleur équipement du continent et d'un emploi immédiat de sa main-d'œuvre et de ses moyens de production, qui sont excédentaires quand l'économie n'est pas activée par les besoins de défense nationale. S'il était complété par la construction des deux tunnels ferroviaires et routiers du Pas de Calais et du Déroit de Gibraltar, l'union des nations européennes commencerait d'être cimentée solidement en s'ouvrant à la collaboration de la production agricole et minière de l'Afrique et au plein emploi, dans une

grande oeuvre commune, de tous les travailleurs de l'Europe et de l'Afrique.

De même, la constitution d'une Haute Autorité des transports me semble plus urgente et plus salubre que les unions douanières ou les accords sur les monnaies et même que le pool des industries lourdes. En effet, comment ceux-ci supprimeront-ils les charges énormes en investissements et en exploitation que les transports créent à l'intérieur de chacune des nations si l'Europe ne « repense » pas complètement ce problème ? Les transports peuvent être un des meilleurs leviers de l'Europe de demain, comme ils peuvent en être le plus lourd fardeau.

Qu'a-t-on fait dans ce domaine ? Les Conventions dites de Berne, qui substituent aux droits internes des divers pays un droit spécial international des transports par fer ; le règlement dit de l'unité technique, qui fixe les standards du matériel roulant pour être admis à l'échange des frontières – réalisations fort anciennes – ; l'Union internationale des chemins de fer, qui s'est vu attribuer ces dernières années un rôle de coordination et d'animation en même temps qu'une mission générale de représentation des intérêts du chemin de fer, l'Office Central des transports intérieurs européens créé en 1945, la Conférence des Services automobiles créée récemment et chargée de suivre les réalisations des réseaux en ce qui concerne l'exécution par la route de transports touristiques internationaux, les différentes Commissions de navigation intérieure instaurées par des actes diplomatiques parfois fort anciens, l'Association internationale des Congrès de navigation, qui s'occupe des questions de transports fluviaux et maritimes et groupe 33 pays ; l'Association internationale du transport aérien datant de la première guerre mondiale, la Fédération routière internationale non gouvernementale et la Fédération internationale des transporteurs routiers, qui groupe les Fédérations nationales de transporteurs professionnels, toutes ces mesures et organismes constituent, certes, des tentatives intéressantes de standardisation du matériel et de coopération des activités, mais leurs objectifs volontairement très limités ne leur permettent pas de faire plus et de s'attaquer aux problèmes fondamentaux.

C'est pourquoi le projet de création d'un Exécutif européen des transports, dont l'idée avait été retenue par la Commission spéciale des transports du Conseil de l'Europe réunie à Paris le 9 février dernier sous la présidence de M. Bonnefous, a paru immédiatement comme pouvant conduire heureusement l'Europe vers une meilleure organisation et une coordination de ses transports ; sa compétence devait en effet s'étendre aux différents transports des pays membres, avec pouvoir de décision dans le cas de questions intéressant deux ou plusieurs pays membres, et de recommandation dans tous les cas de problèmes nationaux liés aux précédents. Son autorité ou son influence aurait donc permis sur tous les plans : locaux, nationaux et européens, une conjugaison harmonieuse des efforts de chacun en évitant les investissements coûteux et improductifs et encourageant les équipements raisonnables au service du salut commun.

Les « Européens » devraient donc tenir pour regrettable que le projet n'ait pas été discuté par l'Assemblée de Strasbourg, conformément à l'ordre du jour de sa 3^e session de cette année.

Certes, la question a été renvoyée devant la Commission des Affaires économiques de Strasbourg, siégeant à Paris sous la présidence de M. Paul Reynaud en juillet dernier, mais si un nouvel accord de principe a été réalisé sur le texte mis au point par M. Bonnefous, l'idée elle-même de créer une autorité européenne des transports a été abandonnée. Le fait qu'on se soit rallié à la création d'un organisme qui aurait la forme d'un institut ou d'un office consultatif n'est pas fait pour atténuer notre regret, d'autant que les transports aériens, sur proposition adoptée par M. Van de Kieft feront l'objet de propositions séparées, ce qui semble bien singulier dans le cadre d'efforts qui doivent viser à supprimer la concurrence de divers moyens de transports et à mieux répartir leurs activités.

Car enfin, vouloir l'Europe, c'est bien ; ou plutôt c'était bien hier. Aujourd'hui, il s'agit d'en préparer activement et vite l'organisation. Or, une prévoyante et meilleure organisation de la vie des hommes de l'Europe ne peut que reposer sur une meilleure organisation des transports ferroviaires, routiers, maritimes, aériens, qui ont aidé le monde aux XIX^e et XX^e siècles à cheminer vers sa plus haute expression économique, sociale et culturelle, mais qui, depuis trente ans, en menacent l'équilibre par leur développement désordonné.

L'unification de l'Europe veut être soigneusement conçue, exécutée par étape, car toute démarche prématurée encouragerait les tendances particularistes. C'est pourquoi je me suis toujours attaché à la méthode dite « fonctionnelle », qui s'appuie sur l'existence d'intérêts nationaux concrets et reconnaît la nécessité de les subordonner au bien général, qui propose simplement que les pays d'Europe occidentale, selon les paroles pleines de sens de M. Stikker, ministre hollandais des Affaires étrangères, « se mettent immédiatement à coopérer partout où ils le peuvent », et créent fructueusement des sortes de fédérations limitées, non pas géographiquement, mais fonctionnellement. Or, quelle meilleure fédération « fonctionnelle » l'Europe pourrait-elle tenter de faire, et avec autant de fruit que celle de ses transports ? Et n'est-il pas évident que les divers organismes existant déjà montrent que le domaine des Transports est celui qui prête à une action effective et immédiate ?

Dans un article récent paru dans la *Revue de la Société belge d'études et d'expansion*, M. Emile Bernheim a souligné combien le public était cependant peu informé du problème des transports, de leur incidence sur l'économie et la politique des nations européennes, alors qu'il s'intéresse à tant de questions combien plus futiles de cinéma ou de sport. Il faut entamer une vigoureuse action afin de donner à l'Europe conscience de l'étendue et de la gravité d'un état de fait extrêmement grave, afin de lui montrer que si quelques hommes éclairés ont su, tels les Saint-Simoniens du siècle dernier, définir une saine politique des transports en relation avec le progrès de la condition humaine, ni les Parlements, ni les Gouvernements n'ont été capables jusqu'à aujourd'hui, de s'accorder pour la réaliser. Il faut donc retourner aux faits, bien les voir, les attaquer dans leur réalité et leur résistance. Il faut que soit poursuivie, afin de les éclairer, une action persévérante et étendue auprès de tous les jeunes gens qui demain seront les cadres de l'Europe, auprès de chefs d'entreprise qui doivent voir clairement quelles sont les initiatives capables d'améliorer la condition humaine, auprès des travailleurs eux-mêmes qui sont intéressés au premier chef par le relèvement de leur niveau de vie matériel et moral.

L'Europe a besoin de frontières ouvertes à la libre circulation des idées, des biens et des personnes. Elle a besoin d'exploiter mieux ses ressources, d'employer mieux sa main-d'œuvre. Mais comment cette liberté pourrait-elle être assurée quand les idées trébuchent, les logements se délabrent, les morales se combattent, les déficits pèsent lourdement sur les peuples ?

Une grande tâche européenne comme celle de l'organisation et de la coordination des transports, base et clé des échanges, du progrès et de la culture, ne peut se faire que dans la foi de tous.

La liberté ne naît que de l'ordre, d'un ordre prévoyant, patient, sage, élaboré par tous, soucieux d'adapter les moyens que l'homme s'est donnés à la satisfaction de ses vrais besoins.

Raoul DAUTRY.