

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 44 (1964)
Heft: 3: Liaisons européennes

Artikel: "Pour assurer l'avenir des transports européens, il faut créer rapidement un institut supérieur de l'économie des transports"
Autor: Armand, Louis
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-886925>

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: 02.04.2025

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

“*POUR ASSURER L’AVENIR
DES TRANSPORTS EUROPÉENS,
IL FAUT CRÉER RAPIDEMENT
UN INSTITUT SUPÉRIEUR
DE L’ÉCONOMIE DES TRANSPORTS*”

Louis ARMAND,

De l’Académie Française

Secrétaire général de l’Union internationale des chemins de fer

« Au cours du symposium sur la théorie et la pratique de l’économie des transports, organisé par la Conférence Européenne des Ministres des Transports, j’ai eu l’occasion d’insister sur la nécessité de créer un Institut supérieur d’études et de recherches sur l’économie des transports.

« Je crois que l’avenir des transports en Europe dépendra beaucoup des efforts qui seront faits en ce sens. En effet, l’évolution rapide des techniques, le fait que nous soyons en train d’entrer dans une société nouvelle exigent une préparation qui n’est proposée nulle part. Il faut aussi que les problèmes soient abordés au niveau où ils se situent réellement. Il faut enfin qu’au lieu de bâtir des théories sur les réalités d’hier, ce qui est la facilité, on les établisse en fonction de l’avenir.

« Si l’on ne mène pas des études européennes, couvrant tous les transports, on risque de susciter des écoles nationales qui avancent chacune leurs principes, et finalement habillent d’une couverture scientifique des intérêts immédiats. Il est heureux de voir que les praticiens font de plus en plus appel aux économistes pour les aider à mieux agir, il serait dommage qu’ils transforment ces économistes en avocats de causes particulières, alors qu’ils ont pour rôle de rechercher les conditions de la plus grande efficacité.

« Il est certain que nous avons beaucoup à faire en ce domaine.



Les transports sont essentiels à la vie moderne mais ils coûtent cher à la collectivité. Il convient de savoir choisir les meilleurs investissements et les meilleures structures. Or, si l'on connaît beaucoup de gens qui savent bien faire un pont ou une voie de chemin de fer ou une route, on en connaît moins qui sachent opérer les deux. C'est pourtant d'abord cela qu'il faut rechercher. L'Europe a besoin de tirer tout le parti possible de son potentiel. Elle n'a pas le droit d'aller, faute d'organisation, vers le gaspillage.

« Les études nécessaires devront être menées sur deux plans : la théorie, la pratique.

« En matière théorique, les recherches indispensables sont multiples. Je n'en citerai que deux (outre celles qui concernent l'investissement). Il est bien certain qu'il faut établir une terminologie commune des sciences des transports pour parler le même langage et éviter des querelles autour des mots. Il est bien certain aussi qu'il faut se préoccuper de la notion de services publics.

« Parlant de transport aujourd'hui, les Européens ont parfois tendance à oublier son côté service public au moment même où les États-Unis se mettent à s'en préoccuper : des services routiers sont même allés jusqu'à subventionner des compagnies de chemin de fer pour les aider à mieux assurer la desserte des banlieues. Que devient la notion de services publics dans une société qui n'est plus une société de pénurie? Voilà un type de question qu'il est indispensable de poser.

« Pour la pratique, l'étude et la recherche ont une utilité indéniable. Elles peuvent déboucher sur la simplification. C'est vrai par exemple en matière statistique. Si chacun veut avoir les siennes, il y en a trop et beaucoup sont inutilisables. Si, au contraire, elles sont normalisées, elles peuvent aboutir à des gains de temps et d'argent (n'est-ce pas ce qui s'est produit lorsqu'il a été décidé cette année de différencier tous les wagons de marchandises de tous les pays d'Europe et de Russie par une même numérotation à 12 chiffres?).

« Deux facteurs doivent être pris en considération dans la recherche et l'étude des transports à l'échelon européen : la poussée de la technique, la nécessité de construire une société nouvelle qui corresponde à cette poussée.

« L'Institut devra donc comporter des scientifiques qui indiqueront les tendances des diverses techniques (qu'il s'agisse du rail, de l'air, de la route, etc.) et avoir des techniciens de l'organisation. La gestion des transports présentera des difficultés telles que, sans un effort puissant d'organisation, nous déboucherons sur des paralysies ou des gaspillages. Ainsi l'utilisation de la cybernétique pour régler la circulation urbaine est-elle sans doute la seule solution possible.

« Problème d'organisation aussi que celui des coûts qui se pose de manière assez inattendue pour les « classiques » : il semble bien que les coûts de construction seront relativement de moins en moins élevés alors que les coûts d'entretien seront de plus en plus grands.

« Ces recherches devront être également menées en matière sociologique. Qui dit société différente dit, en effet, nécessité d'une sociologie nouvelle. Les Saint-Simoniens avaient déjà vu que les chemins de fer allaient modifier complètement la société. Ils n'ont pas été très bien compris à l'époque. Désormais cela ne fait plus de doute. Et cependant nous restons ignorants de bien des questions. Il n'existe pas, par exemple, d'étude satisfaisante sur la sociologie de l'automobile, pas plus que sur les conséquences de l'usage massif des transports par toute la population de ces pays.

« Autrefois, il y avait dans le voyage le goût de l'aventure et l'esprit de risque. Le temps est loin où Vigny pouvait parler des incertitudes du voyage en évoquant « la rupture de l'essieu... l'espoir d'arriver dans un sauvage lieu ». Le risque est de moins en moins attrayant et celui qui existe (sur les routes par exemple) doit être éliminé. Quant aux essieux, s'ils viennent à se rompre, cela se transforme en catastrophe.

« A la limite, il faut penser « aux sous-produits » de développement des transports, à une psychologie, une physiologie de voyageur. Voilà quelques réflexions pour éclairer le projet de l'Institut Européen de l'Économie des Transports.

« Il peut, avant dix ans, avoir un rendement extraordinaire pour l'ensemble de l'Europe (ne serait-ce que parce que les problèmes des transports sont très complexes, deux fois plus difficiles, a dit un économiste pendant le symposium, que ceux de l'énergie). Il peut, en outre, montrer la voie à suivre pour faire travailler les Européens en commun à des problèmes qu'ils ne peuvent résoudre qu'en commun. Et à ceux qui diraient que point n'est besoin de passer par la science pour les résoudre, je demanderais de méditer ce qu'a dit le Ministre des Transports et des Travaux Publics français en réponse à cette critique qui lui était adressée : « Ne pas accepter d'établir un lien entre la science et la pratique, c'est se condamner à agir au jour le jour, ce que nous faisons trop et qui conduit finalement à des impasses. »

