

**Zeitschrift:** Revue économique franco-suisse  
**Herausgeber:** Chambre de commerce suisse en France  
**Band:** 53 (1973)  
**Heft:** 1

**Artikel:** Réflexions sur les grands axes européens de communication  
**Autor:** Bonvin, Roger  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-887398>

### **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>**

# Réflexions sur les grands axes européens de communication

Roger BONVIN

Même si l'on peut regretter l'époque où notre imagination se plaisait à rêver de terres inconnues, il est à prévoir que la fin du vingtième siècle marquera le terme d'une lente et progressive découverte de toutes les régions de notre globe. L'humanité est appelée à prendre toujours plus conscience de l'espace et des ressources dont elle dispose. En constatant les dommages irréparables que l'homme risquait de causer à son environnement par une utilisation irrationnelle, voire le gaspillage des biens les plus précieux de son milieu naturel, il est amené à en faire un inventaire rigoureux et à substituer aux objectifs d'une croissance purement économique et dominée par le profit, ceux d'une économie humaine qui le soustrait à des mécanismes implacables et inéluctables qu'il ne saurait plus maîtriser. Cette prise de conscience, particulièrement aiguë dans les pays industrialisés, consiste à ne considérer comme véritable progrès que celui qui peut être réalisé sans nuire en fin de compte à la qualité de la vie, mais qui contribue au contraire à l'améliorer.

C'est dire que l'éventail toujours plus diversifié des innovations et des technologies nous impose des choix, d'autant plus importants et lourds de conséquences que les projets sur lesquels nous devons nous prononcer sont des œuvres de longue haleine qui détermineront les conditions de vie des générations futures. C'est aux milieux dirigeants d'aujourd'hui, aux pouvoirs politiques qu'il incombe, non seulement d'engager des investissements, mais aussi de

définir des structures pour des échéances allant bien au delà des mandats et des activités qu'ils exercent.

En tant qu'élément essentiel de l'aménagement du territoire — qu'il influence, mais dont il doit aussi refléter les objectifs — le système des grands axes de communications de l'avenir s'inscrit donc dans une perspective à longue portée, à la fois dans l'espace et dans le temps.

Lorsque aujourd'hui un pays est appelé à élaborer un système artériel de communications apte à répondre aux besoins d'un futur même assez rapproché, il ne peut raisonnablement l'inscrire que dans un contexte international. Même les plus grands États ne sont plus entièrement autonomes à cet égard : fonction des axes sans rupture de charge et choix des véhicules. Dans le domaine des containers, par exemple, il est apparu nécessaire de convoquer l'an dernier une conférence mondiale sous l'égide des Nations Unies, parce que les modalités techniques et juridiques de ces transports doivent être harmonisées si l'on veut que les containers fabriqués, conçus et chargés en un point du globe puissent être acheminés par deux ou trois modes de transport différents et trouvent les structures d'accueil nécessaires à leur point de destination.

Cette approche mondiale s'impose d'autant plus à un petit pays comme la Suisse ayant, en outre, une vocation géographique de transit. S'agit-il, par exemple, de décider

de la construction et de l'agrandissement d'un aéroport, aussitôt se pose le problème du rôle futur de l'aviation et de la restructuration éventuelle du trafic aérien en fonction des liaisons terrestres à très grande vitesse dont les prototypes sont, aujourd'hui déjà, une réalité. A leur tour, ces liaisons ultra rapides réduiront à un tel point les temps de parcours qu'elles ne peuvent se concevoir qu'à l'échelon d'une planification européenne et qu'elles nécessitent une adaptation de la prise en charge rapide des personnes et des choses pour les amener à leur lieu de destination finale. Dès lors, s'il appartiendra à la Suisse de définir elle-même les choix répondant aux objectifs de son propre aménagement national, à ses conditions topographiques et au développement qu'elle entend donner aux diverses régions qui la composent, pour maintenir un équilibre harmonieux, c'est avec ses voisins immédiats — les pays de la Communauté économique européenne et l'Autriche — mais aussi avec l'ensemble des États de notre continent qu'elle entend se concerter pour définir les axes de pénétration répondant le mieux aux courants de trafic les plus rationnels et les plus bénéfiques au développement de l'Europe. Pour cela, nous pouvons faire confiance à nos liens traditionnels d'amitié et de coopération bilatérale; mais il faudra aussi que cette tâche essentielle, ingrate mais exaltante de la prochaine décennie soit confiée aux organisations internationales spécialisées, telles que la Conférence européenne des ministres des transports — pont indispensable entre les Communautés européennes et les pays tiers — et le Comité des transports intérieurs des Nations Unies, cela avec le stimulant moral du Conseil de l'Europe et de son indéniable prestige politique. Car il s'agira de bien autre chose que de juxtaposer des intérêts nationaux ou d'extrapoler les tendances de développement du trafic, pour y faire face quels qu'en soient les inconvénients; la planification multinationale et multimodale des communications en Europe doit avoir pour but, non pas de transporter le maximum de personnes et de choses le plus rapidement possible, mais de les acheminer là où il le faut pour le bien-être des populations et avec les moyens techniques qui le permettent moyennant un maximum de confort, de commo-

dité et d'efficacité et un minimum de nuisances et d'atteintes au milieu naturel.

Tenter de vaincre les égoïsmes nationaux, de surmonter les soucis de prestige, de désarmer les réticences et les méfiances, c'est là une ambition qui, à première vue, peut paraître utopique. Elle le serait peut-être au niveau des pouvoirs politiques, si la lucidité et le courage de certaines personnalités du monde entier n'avaient, ces dernières années, alerté l'opinion publique et provoqué un sentiment d'angoisse à l'idée d'un épuisement rapide de nos ressources vitales en énergie, en espace, en oxygène, en eau potable, en silence et même en résistance nerveuse de l'être humain face aux agressions de la vie moderne. La pression qui s'exercera dans l'avenir sur les ministres des transports de notre continent sera moins celle des défenseurs d'intérêts privés ou professionnels, ou encore des stratèges de la croissance économique, planifiée ou non, que celle qui, tant à l'intérieur de nos pays, qu'au sein des plus hautes instances internationales leur demanderont, de plus en plus, de mettre les communications au service de l'homme. Même l'opposition la plus sérieuse qui pourrait faire obstacle à la réalisation de projets de grande envergure — l'incompatibilité d'investissements considérables avec les impératifs d'une politique conjoncturelle de stabilité — ne devrait pas être insurmontable si l'on a la sagesse d'admettre que la prospérité individuelle n'est plus seule apte à assurer le bonheur des citoyens lorsqu'elle se réalise au prix d'un appauvrissement des finances publiques et prive l'État des ressources nécessaires aux indispensables équipements collectifs. C'est parce que cette évolution des esprits semble bien se dessiner d'une manière universelle et en dehors des différences de conceptions idéologiques, parce qu'elle peut inspirer la politique des transports de n'importe quel État — qu'il se réclame d'une économie planifiée, d'une économie de marché ou d'une économie de service — qu'il n'est ni téméraire ni illusoire de songer et d'œuvrer dès maintenant à une Europe intelligemment dotée des grandes artères qui lui donneront un visage nouveau et plus humain.