

## "Des transports terrestres dépend l'Europe de demain" dans Le Monde (16 mai 1953)

**Légende:** Le 16 mai 1953, Maurice Lemaire, délégué français à l'Assemblée consultative du Conseil de l'Europe et ancien responsable de la SNCF, exprime dans les colonnes du quotidien français Le Monde son point de vue sur l'organisation des transports terrestres en Europe.

**Source:** Le Monde. dir. de publ. BEUVE-MERY, Hubert. 16.05.1953, n° 2 583; 10e année. Paris: Le Monde.

**Copyright:** (c) Le Monde

**URL:**

[http://www.cvce.eu/obj/"des\\_transports\\_terrestres\\_depends\\_l\\_europe\\_de\\_demain"\\_dans\\_le\\_monde\\_16\\_mai\\_1953-fr-aa59b59f-bf3a-4d05-912f-608ba1719261.html](http://www.cvce.eu/obj/)

**Date de dernière mise à jour:** 15/09/2012

## Des transports terrestres dépend l'Europe de demain

par Maurice Lemaire, député des Vosges

*Une conférence sur les transports intérieurs européens s'est récemment tenue à Paris. Tous les Etats, hormis l'Union soviétique et ses satellites, étaient représentés.*

*La conférence avait pris pour base de ses travaux la recommandation votée par l'Assemblée consultative du Conseil de l'Europe à Strasbourg, lors de sa session ordinaire de septembre 1952, tendant à la création d'un Conseil européen des transports.*

*M. Maurice Lemaire, ancien directeur général de la S.N.C.F., député des Vosges et membre de l'Assemblée consultative du Conseil de l'Europe, avait été délégué par le Conseil de l'Europe pour exposer à la conférence les propositions de l'Assemblée de Strasbourg. Nous avons cru intéressant de lui demander de faire connaître à nos lecteurs ses vues sur ce problème important des transports terrestres en Europe.*

Les transports constituent un problème-clé, dont une économie progressive doit tenir compte à chaque instant. C'est d'autant plus vrai que l'on se place dans une perspective de libération des échanges d'équipement des pays sous-développés et d'amélioration générale du niveau de vie.

Si l'on considère l'Europe, aucune intégration d'un secteur quelconque ne peut se concevoir sans une organisation des transports. La défense européenne elle-même requiert un système cohérent et efficace. Or le désordre qui règne dans ce domaine constitue pour de nombreux Etats un fardeau particulièrement lourd. Il est clair pourtant que les transports pourraient devenir le levier capable de faire surgir l'Europe de demain.

On ne peut comparer aisément les transports aux autres branches de l'économie. Dans l'industrie par exemple il s'agit essentiellement d'un effort de création. Dans les transports il s'agit bien plutôt d'adapter à l'échelle européenne que de créer.

Cela nous amène à constater la nécessité urgente d'une coordination rationnelle des transports eux-mêmes, et d'autre part – conséquence logique de cette idée – l'obligation de coordonner les grands investissements futurs en matière de transports.

### **Ce que doit être la coordination des transports**

Une coordination est nécessaire à la fois entre les différents modes et à l'intérieur de chacun d'eux.

Une politique de coordination tarifaire est surtout indispensable. Mais cette coordination doit être établie sur le réel. Le monopole du chemin de fer, lié au principe du service public, a conduit en effet à des péréquations de tarifs qui négligent les prix de revient partiels et les différences de rendement suivant l'importance des lignes et du trafic, ou les différences de rentabilités suivant les diverses natures des marchandises transportées. Il est donc nécessaire de réaliser l'adaptation progressive de la structure des tarifs aux prix de revient. A l'échelle européenne l'opération postule l'établissement de plans comptables communs aussi bien qu'une technique commune. Certes cela exigera de longs efforts et des étapes. Mais c'est à ce prix seulement qu'il sera possible d'obtenir un régime compétitif entre les différents modes de transports.

Il faut abaisser les prix de revient, et à cette fin, sur le plan intérieur de chaque pays comme sur le plan international, il devient urgent de recourir d'une part à toutes sortes de simplifications et de coopérations sous forme de standardisation des engins et des matériels, d'utilisation d'installations en commun, de prêts et d'échanges de moyens, d'autre part à la détermination et à l'emprunt des itinéraires les mieux répartis et les mieux adaptés.

Des accords comparables à celui déjà réalisé pour la mise en pool de certains wagons de chemin de fer devront être encouragés, mais aussi dépassés : il ne s'agit pas de faire de simples échanges entre nations ; nous devons arriver à un grand marché commun du matériel, qui seul permettra l'abaissement des prix de

construction et de réparation ainsi que des économies de matières premières.

### **Le rail, la route et la voie d'eau**

Dans ce plan d'ensemble se pose le problème d'articulation triangulaire entre le rail, la route et la voie d'eau. Le développement des artères fluviales, l'approfondissement de voies navigables effaçant les disparités anormales dans certains pays comme la France, devront être considérés dans le cadre européen. Mais le problème le plus aigu est celui de l'articulation du rail avec la route.

Ici il serait bon de lutter contre une idée assez répandue, consistant à s'inspirer surtout de l'expérience américaine. L'Amérique est un continent neuf, avec une densité de population relativement faible par rapport à la densité européenne. Le développement économique intense de ce pays a permis au transport automobile de prendre une extension considérable et de se glisser à l'intérieur du maillage ferroviaire sans qu'il en résulte la même gêne mutuelle qu'en Europe.

En effet il n'en est pas de même dans les pays européens, où l'ancienneté et la grande densité du peuplement ont entraîné lors de l'avènement du chemin de fer la superposition d'un maillage ferré très serré à un maillage routier préexistant déjà très serré.

En outre l'articulation entre les deux systèmes est différente en raison de la disparité des parcours moyens des transports de marchandises comme du volume et du poids moyens de chaque transport, qui sont beaucoup plus importants en Amérique qu'en Europe. Telles sont les causes de la bataille qui dure depuis bientôt trente ans dans les pays européens entre la route et le rail. Cette lutte se poursuivra au grand détriment de l'économie générale aussi longtemps que l'on n'aura recours pour l'arrêter qu'à de simples palliatifs.

Les données du problème sont pourtant claires : le chemin de fer assure, et de loin, le bon marché pour les transports de masse. La route apporte surtout la souplesse pour les transports de petit et de moyen tonnage ; elle assure un bon marché inégalable dans les transports à petite et à moyenne distance. La conséquence c'est que le bon marché et la rapidité, qualités essentielles du transport en général, ne pourront se conjuguer que par une harmonisation et une combinaison des techniques des deux systèmes : route et rail.

Quels sont les obstacles à une telle harmonisation ? A la vérité, il n'y en a qu'un, et c'est peut-être parce que le diagnostic n'a jamais porté sur lui qu'aucun progrès décisif n'a été fait dans le sens de la coopération nécessaire.

Cet obstacle fondamental c'est le coût du transbordement entre la route et le rail. Dans la plupart des cas une opération de transbordement représente en valeur 50 à 100 kilomètres de transport par chemin de fer. Si pour réaliser le porte à porte il faut passer par deux transbordements alors que les parcours européens ne représentent en moyenne que 250 kilomètres, il sera souvent avantageux, du seul point de vue du prix de revient, de mener la marchandise de bout en bout sans transbordement lorsqu'elle aura été chargée sur camions au départ.

Dès lors le remède apparaît. Ce qu'il faut c'est organiser les transbordements. Certes quelques progrès ont déjà été obtenus dans ce sens. De plus en plus les réseaux ferroviaires font usage de cadres ou de containers. On s'est ainsi quelque peu rapproché du but. Il faut maintenant passer à l'étape décisive et demander aux techniciens de la route et du rail d'étudier leurs matériels de transport de marchandises pour les adapter l'un pour l'autre. Pour chaque catégorie de marchandises il deviendra possible, grâce à des moyens de manutention appropriés, de réaliser tout transbordement de wagon à camion, ou de camion à wagon, dans un temps de quelques minutes et dans une gamme de prix ne dépassant pas en valeur le coût de quelques kilomètres de transport par fer.

C'est pour un avenir de quelques décades le moyen d'utiliser les immenses ressources actuelles ou latentes de nos réseaux ferroviaires et routiers.

Dans cette perspective il est permis de penser que l'aménagement des tarifs ferroviaires en conformité avec les prix de revient, non seulement par nature de marchandises mais en raison de la rentabilité réelle des lignes, entraînera rapidement une concurrence vivifiante. Les camions renonceront tout naturellement pour de nombreuses marchandises aux parcours parallèles aux grandes lignes de chemin de fer. Quant aux transports ferroviaires, ils cèderont le pas aux transports routiers sur les courants transversaux. Enfin chacune des grandes familles de techniciens, d'exploitants et d'ouvriers attachés au rail ou à la route recueillera sa part d'activité normale.

Ainsi nous voyons se dessiner les principes d'une amélioration concomitante des réseaux ferroviaires et routiers. Cela ne signifie pas que les voies de communication aménagées seront parallèles. Au contraire il s'agira d'une part d'équiper de moyens modernes les grandes lignes de chemin de fer, d'autre part d'aménager et d'équiper en tout premier lieu les grandes voies routières transversales. C'est à la rencontre de ces grandes voies ferroviaires et routières que l'on verrait surgir des grandes gares mixtes rail-route, où les quais, alternant avec les voies ferrées, seraient desservis par des engins de transbordement et de manutention des types les plus modernes.