

Conférence européenne des ministres des transports :
*Quatrième symposium international sur la théorie et la
pratique dans l'économie des transports, (en trois volumes) La
Haye, 5-7 octobre 1971, Paris, O.C.D.E. 1972; compte rendu des
débats, 182 p. : tome I, 155 p. et tome II, 185 p.*

Hirofumi Matsusaki

Volume 5, numéro 1, 1974

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/700418ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/700418ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Institut québécois des hautes études internationales

ISSN

0014-2123 (imprimé)

1703-7891 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Matsusaki, H. (1974). Compte rendu de [Conférence européenne des ministres des transports : *Quatrième symposium international sur la théorie et la pratique dans l'économie des transports, (en trois volumes) La Haye, 5-7 octobre 1971, Paris, O.C.D.E. 1972; compte rendu des débats, 182 p. : tome I, 155 p. et tome II, 185 p.*] *Études internationales*, 5(1), 165–166. <https://doi.org/10.7202/700418ar>

mes : l'information brute. Il s'agit d'éléments de référence tels que les diverses largeurs revendiquées par les États pour leur mer territoriale, la liste des traités relatifs au droit de la mer et l'état de leur ratification. Ces données sont évidemment changeantes et fournies sous réserve d'erreur, mais n'en sont pas moins fort appréciables.

La bibliographie qui couronne l'ouvrage est délibérément brève et limitée aux publications les plus importantes et les plus récentes ; enfin, on ne trouve aucun index.

En somme, il s'agit d'une œuvre utile, qui fait un excellent bilan du droit positif à la veille de la troisième conférence sur le droit de la mer, mais qui ne se risque guère dans la présentation d'avant-projets. En ce sens, c'est déjà un livre d'histoire, puisque la conférence ne manquera pas de s'éloigner sur bien des points des solutions actuelles. Il ne s'agit pas moins d'un ouvrage de référence sans précédent et d'une grande utilité pour tous ceux qui recherchent des documents bruts judicieusement choisis.

Francis RIGALDIES

Droit,
Université de Montréal

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES
DES TRANSPORTS: *Quatrième symposium international sur la théorie et la pratique dans l'économie des transports*, (en trois volumes) La Haye, 5-7 octobre 1971, Paris, O.C.D.E. 1972 ; compte rendu des débats, 182p. : tome I, 155p. et tome II, 185p.

La conférence européenne des ministres des Transports (CEMT) de 18 pays européens a été créée en 1953, 1) pour « prendre toutes mesures destinées à réaliser, dans un cadre général ou régional, la meilleure utilisation et le développement le plus rationnel des transports intérieurs européens d'importance internationale », et 2) pour « coordonner et promouvoir les travaux des organisations internationales s'intéressant aux transports intérieurs européens, compte tenu de l'activité des autorités supranationales dans ce domaine ».

Le quatrième symposium organisé à la

Haye par la CEMT, dont le compte rendu des débats et cinq rapports sur deux sujets thèmes I et II, ont été publiés, a été tenu sur la théorie et la pratique dans l'économie des transports des 5 au 7 octobre 1971. Une innovation à ce symposium international fut l'utilisation de la nouvelle façon de procéder aux débats, c'est-à-dire, une séance de discussion générale des rapports préparés suivie des débats du *panel* sur chaque thème.

Deux thèmes majeurs y furent traités, soient, le premier thème, sur le choix entre transports individuels et transports publics et le second, sur les critères économiques pour le maintien, la modification ou la création des services de transports publics non rentables. Trois rapports ont été présentés sur le premier thème concernant le choix entre transports individuels et transports publics. Seulement deux rapports ont été préparés et présentés sur le second thème.

Le volume sur le compte rendu des débats est peut-être le plus intéressant des trois, parce qu'il présente des perspectives et interprétations différentes de la part de tous les participants selon leur propre orientation, et ce, dans les trois langues suivantes : anglais, allemand et français. Malheureusement, le titre de ces volumes n'indique pas directement le contenu des rapports ni des débats. premièrement, le symposium devait porter sur la théorie et la pratique : la majorité des rapports sont sur la pratique et non pas sur la théorie de l'économie des transports. Deuxièmement, le principal sujet traité n'était pas l'économie des transports : il portait surtout sur les facteurs psychologiques et sociologiques et sur le choix de modes de transports, particulièrement par véhicules automobiles. Cette situation peut avoir eu pour cause soit une définition inadéquate, soit une interprétation erronée du problème du transport. Mieux encore, ce fut peut-être dû au fait qu'on a essayé à tort de comparer la recherche sur le transport tel qu'il existe en Europe, avec ce qui se fait couramment aux États-Unis.

Déjà en 1960, une conférence était organisée sous l'auspice de l'Académie Nationale des Sciences pour examiner en profondeur l'ampleur du problème des transports aux États-Unis et pour en même temps suggérer des méthodes de recherches au niveau national, et

solutionner les problèmes de transport. Dans ce dernier cas, les résultats furent présentés en deux volumes: le thème I, sur l'évaluation des problèmes de transport et sur les programmes de recherches nécessaires dans ce domaine et le thème II, sur la stratégie appropriée, tenant compte de l'environnement, des développements d'ordre technologique ou scientifique et des méthodes analytiques éventuelles, telles l'analyse systématique, la planification urbaine, les politiques de transport public et le développement régional en autant que les transports soient en cause.

En somme, cette conférence tenue aux États-Unis a déjà produit une liste impressionnante de problèmes de transport à l'heure actuelle incluant des politiques démodées et portant à confusion, des recherches inadéquates ou sporadiques, un manque d'intégrité intellectuelle pour identifier les problèmes majeurs et les solutions appropriées et finalement une interprétation erronée des systèmes de planification et de fonctionnement des transports dans un sens global.

Donc, malgré la qualité des rapports découlant du quatrième symposium, ils indiquent seulement les symptômes des problèmes de transport en Europe. Ils n'offrent ni solutions d'ordre global ni solutions pour certains problèmes spécifiques. Selon le recenseur, les problèmes réels de transport dans la plupart des pays européens naissent d'un manque de politique globale appropriée.

Les politiques locales de chaque pays en CEE ne suffisent plus pour répondre soit aux changements rapides dans le domaine de la technologie, soit aux exigences variées de modes de transport, soit aux problèmes d'ordre écologique. Les problèmes majeurs en Europe sont: la capacité de développer de nouveaux modes de transport et la coordination de tous les moyens de transports disponibles tels les containers, les systèmes de livraison et la versatilité nécessaire pour combiner chemin de fer-automobile, automobile-chemin de fer-avion, car-rail-air, etc, pour les passagers ou usagers. Évidemment, le manque de politique globale dans ce domaine, est beaucoup plus sérieux en Europe qu'aux États-Unis où ce problème, bien que majeur, est mieux étudié.

Le lecteur, en général, ne découvrira pas cet aspect inhérent à une politique globale seule-

ment en prenant connaissance des rapports publiés à la suite de ce symposium. Il aura l'impression que les discussions reposent uniquement sur les problèmes de transport dans chaque pays participant. Seulement, le dernier rapport sur le transport en dehors des villes (voyageurs et marchandises) porte sur des aspects plus vastes, tels qu'appliqués dans le réseau danois; on y discute du problème des critères économiques dans le choix entre les chemins de fer, le transport aérien, les autocars, par mer, avec les trains porte-containers, pipelines, etc. D'autres rapports traitent de l'aspect économique dans le cas de subventions accordées dans les transports urbains et suburbains en Angleterre et des divers facteurs psychologiques qui influencent le choix des automobilistes dans le domaine des transports urbains.

Hirofumi MATSUSAKI

*Faculty of Business,
University of Calgary.*

AYRES, R. V., *Prévision technologique et planification à long terme*, Édition Hommes et Techniques 1972 (édition américaine, 1969), 214p.

L'ouvrage de R. V. Ayres décrit et explicite les principes et les méthodes de la prévision technologique. Celle-ci est, selon l'auteur, un exercice devenu indispensable pour préparer les décisions qui doivent être prises à moyen et à long terme, tant au niveau des entreprises qu'à celui des gouvernements. Le terme est traduit directement de l'américain, *technological forecasting*. Nous vivons à une époque caractérisée par l'accélération du progrès. « Le progrès du progrès », au sens mathématique du terme accélération. Celle-ci fait que nos cadres de pensée, nos perspectives, notre environnement naturel et le « champ des possibles » lui-même changent à chaque instant: toute méthode d'action est dès lors une spéculation sur l'avenir, un jeu stratégique avec le futur.

La connaissance du futur a présenté un très grand intérêt depuis l'aube de l'histoire. Cependant, après l'échec des tentatives de prévision du développement des technologues à l'aide des méthodes d'extrapolation « naïve », on réalise