



**Doc. 359**

24 juin 1955

## **Premier rapport sur l'activité de la Conférence européenne des Ministres des Transports**

**Avis<sup>1</sup>**

Commission des questions économiques et du développement

Rapporteur: M. Marcel LEMAIRE, France

---

1. 1955 - 7e session - Première partie



## **A. PROJET DE RÉSOLUTION portant avis sur le premier rapport sur les activités de la Conférence européenne des Ministres des Transports**

1. L'Assemblée a pris connaissance avec intérêt du premier rapport de la C. E. M. T. Elle se félicite de voir ainsi s'instaurer avec les Ministres des Transports un dialogue analogue à celui dont les rapports de l'O. E. C. E. ou de la C. E. C. A. lui fournissent régulièrement l'occasion. C'est là, en effet, un secteur essentiel de la coopération européenne et l'Assemblée est profondément consciente de l'importance d'une opinion publique informée de ces questions.

2. L'attention de l'Assemblée a été particulièrement attirée sur un certain nombre de points.

### (a) Déficit des chemins de fer

Étant donné la charge que ce déficit fait peser sur les finances publiques de la plupart des pays membres, l'Assemblée se félicite d'apprendre que l'Union internationale des Chemins de Fer a entrepris une étude sur cette question et exprime le vœu d'être tenue au courant de ses résultats.

### (b) Les transports pour compte propre

Étant donné l'importance croissante des transports routiers pour compte propre, il conviendrait d'entreprendre une étude de ce développement et de ses implications pour les autres modes de transport, notamment pour la voie ferrée.

### (c) Eurofima

L'Assemblée a appris avec intérêt la création prochaine de cette société, qui apparaît comme une application particulièrement heureuse de l'idée émise à Strasbourg de compagnies européennes.

### (d) Fonds routier européen

Il apparaît indispensable de financer sur une base internationale les routes d'intérêt international. Il conviendrait de créer, à cet effet, un Fonds routier européen partiellement financé par une taxe européenne sur les usagers de la route.

### (e) Le problème des tarifs directs

La Conférence devrait consacrer une étude à l'effet des mesures prises dans ce sens par les six pays de la Communauté du Charbon et de l'Acier sur les transports et d'une façon générale sur l'économie de ces pays, ainsi que sur celle des autres pays membres qui auraient pu en être affectés.

### (f) Transports aériens

L'Assemblée exprime le vœu que les États membres de la C. E. M. T. assurent sur le plan européen aux transports de surface et aux transports aériens, compte tenu de la nécessaire indépendance technique de ces derniers, l'unité d'action qui est de règle dans la plupart des pays membres.

3. D'une façon générale, l'Assemblée note que, si le premier rapport de la C. E. M. T. enregistre des réalisations substantielles dans différents domaines, l'action de la Conférence paraît avoir consacré l'activité des grands organismes spécialisés beaucoup plus qu'elle ne l'a inspirée et coordonnée. La coordination entre eux des différents modes de transport sur le plan européen apparaît pourtant de première importance. Pour assurer cette coordination et donner aux travaux de la Conférence la continuité indispensable, l'Assemblée estime nécessaire de créer une structure inspirée de l'expérience de la Haute Autorité de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier : le Comité permanent des Transports européens.

### (a) Composition

Le Comité permanent des Transports européens serait composé d'un nombre très restreint de personnalités éminentes. Les délégués, nommés d'un commun accord par les gouvernements, devraient se placer dans une perspective européenne, sans recevoir aucune instruction de leur gouvernement devant lequel ils ne seraient pas responsables. Les membres devraient être choisis de façon à grouper dans ce Comité des compétences diverses qui ne seraient pas limitées aux seuls transports.

Les gouvernements nommeraient également le Président du Comité qui serait responsable de sa bonne marche et, afin d'assurer la liaison nécessaire, siègerait de droit avec les Ministres des Transports dans leurs réunions.

### (b) Fonctionnement

Le Comité permanent définirait lui-même son programme d'action. Mais la Conférence des Ministres, les organisations spécialisées, l'Assemblée Consultative pourraient suggérer au Comité les questions qu'elles désiraient voir étudier.

Pour les études nécessaires, le Comité permanent ferait notamment appel, sous des modalités à préciser, aux techniciens des grands organismes spécialisés existants et à des représentants des organisations économiques et syndicales intéressées; ainsi pourraient être créés pour l'étude de chaque question des petits groupes de travail très souples, présidés, selon la nature des questions, par tel ou tel membre du Comité permanent.

Les points de vue nationaux seraient représentés d'une double façon : par la participation à ces groupes de travail de représentants professionnels nationaux et des Suppléants des Ministres des Transports des pays intéressés. Après avoir recueilli ces différents points de vue, le Comité permanent tirerait ses propres conclusions. Celles-ci feraient l'objet de rapports publics.

L'Assemblée Consultative serait saisie de ces rapports pour avis et une procédure appropriée serait mise au point de façon à ce que ces avis puissent être fournis rapidement. Rapports et avis seraient transmis aux Ministres qui seraient alors à même de prendre leurs décisions en pleine connaissance de cause.

Les Ministres resteraient libres d'accepter ou de rejeter les recommandations du Comité permanent, mais, en cas de rejet, ils devraient en indiquer les raisons à l'Assemblée.

**B. Projet de directive**

L'Assemblée charge son Président de transmettre l'avis contenu dans la Résolution 73 et son exposé des motifs à la Conférence européenne des Ministres des Transports, ainsi qu'aux ministres des Affaires Étrangères des six pays de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, afin que ceux-ci en saisissent la Conférence ad hoc chargée, à la suite de la réunion de Messine, d'étudier les problèmes de l'intégration européenne.

## C. Exposé des motifs (présenté par M. LEMAIRE, rapporteur)

### 1. INTRODUCTION

1. Tout plan tendant à promouvoir la coopération européenne en matière de transports doit tenir compte des travaux antérieurs et tendre à les intensifier beaucoup plus qu'à en faire démarrer de nouveaux.
2. Il s'agit bien d'intensifier, car, eu particulier dans le domaine des transports, il existe déjà un nombre considérable d'institutions : ce sont les grands organismes spécialisés comme l'Union internationale des Chemins de Fer, l'Union internationale des Transports routiers, la Fédération routière internationale, ou l'Union internationale de la Navigation fluviale. D'autre part, il existe à Genève une vaste enceinte consultative.
3. La Haute Autorité de la Communauté du Charbon et de l'Acier, de son côté, a entrepris une importante action dans le domaine des transports, notamment en matière tarifaire.
4. Enfin, depuis la Conférence de Bruxelles du 17 octobre 1953, il existe une Conférence européenne des Ministres des Transports (C. E. M. T.) qui vient de transmettre à l'Assemblée Consultative ainsi qu'à l'O. E. C. E. son premier rapport d'activité.

### 2. I

#### **2.1. 1. Commentaires sur le premier rapport de la C. E. M. T.**

L'Assemblée Consultative ne peut que se féliciter de voir ainsi s'instaurer avec les Ministres des Transports un dialogue analogue à celui dont les rapports de l'O. E. C. E. ou de la C. E. C. A. lui fournissent régulièrement l'occasion. C'est là un secteur essentiel de la coopération européenne, et l'Assemblée est profondément consciente de l'importance d'une opinion publique informée de ces questions et d'un contrôle parlementaire adéquat sur l'action de l'exécutif dans ce domaine.

L'attention de l'Assemblée a été particulièrement attirée sur un certain nombre de points de ce rapport.

#### **2.2. 2. Le déficit des chemins de fer**

Dans son paragraphe 21, le rapport de la Conférence mentionne le déséquilibre financier des chemins de fer et « l'existence de déficits qui retombent généralement à la charge des finances publiques ». Le fait que ce problème se pose dans la quasi totalité des États membres semble indiquer que les causes de cet état de choses et, par conséquent, les remèdes susceptibles d'y mettre fin se présentent de façon semblable dans les différents pays et justifient de ce fait une étude européenne du problème. L'Assemblée croit savoir que l'U. I. C. F. a entrepris une telle étude. Étant donné la charge que ce déficit fait peser sur les finances publiques, l'Assemblée se félicite de cette initiative et exprime le vœu d'être tenue au courant des résultats de cette étude.

#### **2.3. 3. Les transports pour compte propre**

Le rapport de la Conférence note dans son paragraphe 22 l'importance toujours croissante des transports routiers pour compte propre. Il serait souhaitable d'entreprendre une étude de ce développement et de ses implications pour les autres modes de transport, notamment pour la voie ferrée.

#### **2.4. 4. Le problème de la coordination**

« La Conférence n'a pas jugé jusqu'ici opportun de se saisir du problème de la coordination en tant que tel sous son aspect le plus général », déclare le rapport dans ce même paragraphe.

Mais on court le risque que l'état de choses actuel, qui a donné les résultats que l'on sait dans le cadre national, n'entraîne les mêmes résultats dans le domaine des échanges internationaux. On dresse, en effet, une carte des grandes routes européennes à aménager cependant que l'on établit séparément une liste des grandes liaisons ferroviaires internationales. N'aurait-il pas été plus logique de lier ces deux projets également souhaitables en eux-mêmes? Ne pourrait-on en particulier utiliser l'idée émise à Strasbourg dès 1953 des points de contact nécessaires entre les grandes artères du rail et de la route et grâce auxquels ces deux

modes de transports pourraient se compléter harmonieusement pour certaines relations et pour certains trafics. Est-il possible de citer comme un exemple de coordination une liste de voies navigables d'intérêt européen dont certains contradictoires comme la canalisation de la Meuse et celle de la Moselle?

Aussi l'Assemblée attache-t-elle la plus grande importance à la mise en application de la résolution adoptée par les Ministres des Transports les 21 et 22 octobre 1954, selon laquelle tous les projets importants d'intérêt européen doivent faire l'objet d'un examen par la Conférence.

### **2.5. 5. La société Eurofima**

La société Eurofima dont le rapport annonce la création prochaine apparaît comme une application particulièrement heureuse de l'idée jadis émise à Strasbourg de compagnies européennes. Il ne fait pas de doute que le secteur transports est l'un de ceux où la nécessité de telles formules apparaîtra en priorité et que les solutions adoptées pour l'Eurofima auront valeur de précédents.

Il eut été peut-être plus logique de créer un organisme central unique pour financer les transports internationaux en Europe, qu'ils s'effectuent par fer, eau, route ou air, et on aurait pu concevoir qu'il soit alimenté par des contributions des Etats ou par un impôt européen sur les usagers et qu'il alloue ensuite ces ressources aux différents modes de transport, selon un plan d'ensemble, en fonction des besoins du trafic international.

Pour séduisante qu'elle soit, cette solution semble devoir soulever des difficultés considérables : la liste des États qui seraient prêts à coopérer de façon aussi étroite dans le domaine des voies navigables, par exemple, ne coïnciderait aucunement avec la liste des États disposés à entreprendre un financement commun des lignes aériennes. Par ailleurs, les problèmes de financement se posent en termes tout différents dans le domaine ferroviaire où le matériel est généralement la propriété de sociétés nationalisées, dans le domaine routier ou fluvial où la propriété privée est la règle générale, dans le domaine aérien où la plupart des achats impliquent souvent d'importantes sorties de devises.

En fait, il est vraisemblable, étant donné l'absence d'un Etat européen et la nature juridique différente des divers modes de transport, que se constitueront plutôt pour les autres modes de transport des sociétés européennes plus ou moins analogues à l'Eurofima, mais n'intéressant pas forcément les mêmes Etats.

6. Dans le domaine de l'infrastructure routière, notamment, il apparaît indispensable de financer sur une base internationale les routes d'intérêt international. Les négociations tendant à créer un Fonds routier européen ont jusqu'à présent buté sur le fait que les travaux à financer ne peuvent constituer des gages pour les prêteurs éventuels.

Diverses solutions paraissent possibles : on pourrait, par exemple, instituer un prélèvement minime sur tous les usagers de la route, analogue à celui dont bénéficie la Haute Autorité de Luxembourg. Ce prélèvement pourrait, par exemple, revêtir la forme d'une taxe sur le carburant. On pourrait aussi instaurer une taxe spéciale sur les transports internationaux qu'il conviendrait dès lors d'accepter plus libéralement. Cette dernière solution portant sur un nombre moins élevé de contribuables supposerait un taux de prélèvement plus élevé pour obtenir des sommes comparables. Aussi conviendrait-il, sans doute, de combiner les deux méthodes.

On pourrait également concevoir que certains itinéraires soient équipés en autoroute à péage comme cela se pratique couramment aux États-Unis.

Quelle que soit la solution retenue, le produit de ces taxes européennes irait à un Fonds routier européen qui, avec cette première source de revenus, pourrait alors s'assurer d'autres concours financiers.

7. Dans le domaine des transports aériens, les trois compagnies Scandinaves ont, comme chacun sait, réussi à établir entre elles une forme d'intégration particulièrement poussée, le S. A. S. Mais il serait utopique d'attendre des nombreux États qui ont participé à la Conférence de Strasbourg sur la coordination des transports aériens un accord général sur des formes de collaboration aussi étroites. Pourtant, il serait souhaitable que ceux d'entre eux dont les intérêts coïncident signent entre eux des accords de coopération analogues qui, pour commencer, pourraient par exemple se limiter à l'achat en commun de matériels identiques.

8. Sans en prévoir déjà les détails, il est possible que les transporteurs par voie d'eau de certains États trouvent avantageux de mettre sur pied des organes de financement communs.

9. Si demain on décide d'entreprendre le percement du tunnel sous le Mont Blanc, la canalisation de la Moselle, le tunnel sous la Manche et, d'une manière générale, tous autres grands travaux européens, on verra ainsi apparaître un certain nombre de sociétés européennes d'économie mixte, à mi-chemin entre le secteur public et le secteur privé, entre la nationalité de leur siège et le caractère international de leur objet. Lorsqu'on sait les difficultés que soulève le contrôle financier, mais aussi politique, des sociétés d'économie mixte dans le cadre national, il est clair que le problème de leur contrôle et de la nécessaire unité d'impulsion ne tardera pas à se poser sur le plan international.

### **2.6. 10. Le problème des tarifs directs**

Le rapport de la Conférence mentionne dans son paragraphe 37 les premières mesures prises par la C. E. C. A. tendant, dans le cadre limité de six pays et de deux produits, à instaurer des tarifs directs par la suppression des ruptures de charges aux frontières. On voit ainsi se dessiner une politique tarifaire en matière de transport à travers l'optique d'un seul secteur de production. Une telle politique ne prend pas, et ne peut pas prendre en considération les répercussions économiques, qu'elle engendre à la fois sur les moyens de transports eux-mêmes et sur les économies nationales des pays européens. Cette action, en effet, ne supprime pas les distorsions; elle les transfère aux limites du secteur intégré. Il est clair que les décisions prises à Luxembourg se traduiraient pour les réseaux ferroviaires de la Communauté par un déficit important sans contrepartie.

Dès lors ces déficits seront-ils couverts par une augmentation des tarifs sur les autres marchandises transportées, ou par des subventions? Le secteur intégré du charbon et de l'acier sera-t-il ainsi subventionné par les autres usagers des transports ou par le contribuable européen? L'Assemblée estime, en conséquence, que la Conférence pourrait avec fruit consacrer une étude à l'effet de ces mesures sur les transports et, d'une façon générale, sur l'économie des six pays ainsi que sur celle des autres pays membres qui auraient pu également être affectés. Cette étude pourrait aussi envisager quelles seraient les conséquences pour les budgets des chemins de fer européens ainsi que pour l'économie européenne en général d'une extension à d'autres produits des tarifs directs déjà appliqués au charbon et à l'acier.

En ce qui concerne l'unification proprement dite des tarifs, l'Assemblée prend note de l'opinion exprimée par les Ministres des Transports, selon lesquels elle ne serait réalisable que dans la mesure où l'extension du marché commun à d'autres pays ou à d'autres marchandises aurait été décidée. S'attaquer aux distorsions tarifaires sans s'attaquer simultanément aux autres obstacles aux échanges, aurait en effet peu de sens. Toutefois, les efforts tendant à la libération des échanges par la suppression des quotas, des droits de douane, des doubles prix ou des aides artificielles à l'exportation, ne devraient pas laisser de côté les discriminations tarifaires ou les tarifs de soutien qui tiennent une place non moins importante dans l'arsenal des mesures protectionnistes.

### **2.7. 11. Transports aériens**

L'Assemblée se félicite de l'intérêt manifesté par les Ministres des Transports pour les travaux de la Conférence de Strasbourg sur la coordination des transports aériens. L'Assemblée a pris également connaissance des travaux de cette Conférence. Elle n'ignore pas qu'il serait artificiel de vouloir isoler les transports aériens intraeuropéens des transports aériens transatlantiques. Elle est également sensible au fait que les transports aériens dépendent dans certains pays membres de ministres différents de ceux qui siègent dans le cadre de la C. E. M. T. Elle est cependant d'avis qu'il convient de ne pas perdre de vue l'unité fondamentale du problème des transports en Europe occidentale : les transports aériens intraeuropéens et les chemins de fer par exemple se font, sur certains itinéraires, une concurrence croissante. Cette concurrence, peut-être avantageuse pour l'utilisateur, est sûrement nuisible au contribuable européen appelé à subventionner deux modes de transports parfois rivaux, généralement nationalisés et généralement en déficit. Lorsqu'on songe que, dans la plupart des pays membres, les mêmes ministres ont dans leurs attributions transports de surface et transports aériens, il serait paradoxal de voir s'instituer deux organismes distincts. L'Assemblée exprime donc le vœu que les Etats membres de la Conférence étudient les moyens les plus propres à assurer sur le plan européen aux transports aériens et aux transports de surface l'unité d'impulsion qui est la règle dans la plupart des pays membres. Bien entendu, il conviendrait, ce faisant, de tenir le plus grand compte de la nécessaire indépendance technique des transports aériens.

On pourrait envisager à cet effet que, sous un Conseil des Ministres commun<sup>2</sup>, siègent des Comités de suppléants distincts, servis par des secrétariats distincts, mais avec possibilité de créer des groupes d'experts mixtes pour certaines questions d'intérêt commun (études sur les possibilités de trafic ou concurrence tarifaire sur certains itinéraires par exemple).

### 3. II

#### **3.1. 12. Nécessité d'un Comité permanent des Transports européens**

Il ressort clairement à la lecture du rapport de la Conférence que celle-ci a surtout consacré l'action des grands organismes spécialisés. Cette politique, certes, a eu l'avantage de remettre aux organismes les plus compétents la préparation des décisions et d'éviter la création d'une bureaucratie nouvelle. Mais la Conférence a été amenée, faute de moyens propres, à faire siennes les recommandations des organismes spécialisés sans les coordonner vraiment, ce qui risque de transposer à l'échelle européenne les difficultés qui existent déjà dans chaque pays. Comme l'Assemblée en avait déjà exprimé l'avis en septembre 1953, « le soin de recueillir et de confronter les opinions des organisations internationales, sans parler de la nécessité d'assurer aux travaux de la Conférence la continuité nécessaire, constitue une tâche trop lourde pour être ajoutée à celles qu'assument déjà, dans leurs différents pays, les ministres des Transports et les hauts fonctionnaires, leurs suppléants ».

Pour étudier et pour résoudre des problèmes aussi complexes, pour assurer une coordination dont l'absence se traduit par le gaspillage des deniers publics, pour fournir aux institutions existantes l'impulsion nécessaire, il paraît indispensable d'introduire un élément moteur, un élément de continuité, plus ou moins analogue dans sa composition et son fonctionnement, sinon dans ses pouvoirs, à la Haute Autorité de la C. E. C. A. : le Comité permanent des Transports européens.

#### **3.2. 13. Le montage envisagé**

Le montage envisagé se présenterait de la façon suivante :

1. Au sommet, la Conférence des Ministres et de leurs Suppléants, telle qu'elle existe, prend les décisions.
2. Ces décisions sont préparées sous l'impulsion d'un comité peu nombreux, le Comité permanent des Transports européens, à créer.
3. Ce Comité ferait procéder aux études nécessaires en créant chaque fois qu'il le jugerait utile dès groupes de travail ad hoc, composés notamment d'experts choisis dans les organismes spécialisés existants - Union internationale des Chemins de Fer, Union internationale des Transports routiers, Fédération routière internationale, Union internationale de la Navigation fluviale, Chambre de Commerce internationale, grandes organisations syndicales internationales-ainsi que de représentants professionnels des pays intéressés.
4. Il est suggéré que les professionnels des transports, auxquels seraient associés des représentants des usagers et des syndicats, forment, dans chaque pays, des comités nationaux qui auraient la possibilité de formuler des observations et d'émettre des vœux.
5. L'Assemblée Consultative du Conseil de l'Europe, enfin, fournit l'indispensable contrôle parlementaire.

#### **3.3. 14. Caractéristiques du système**

Ce montage s'appuie essentiellement sur ce qui existe, mais apporte deux innovations importantes :

*Il crée un Comité permanent qui fournira l'indispensable élément moteur.*

*Il donne aux professionnels et aux usagers la possibilité de participer à la préparation même des décisions.*

En l'état actuel des choses il ne serait pas donné au Comité permanent, pièce maîtresse du système, de pouvoirs analogues à ceux de la Haute Autorité de Luxembourg.

Ce Comité aurait pour mission principale de préparer les décisions des Ministres et d'en suivre l'application.

Mais après une période de mise en place, les gouvernements, avec l'accord de leurs parlements, pourraient lui confier certains arbitrages et lui déléguer certains pouvoirs propres en matière de transports internationaux. Il n'y aurait donc pas mutation brusque dans le supranational, mais acheminement progressif vers certains pouvoirs supranationaux.

---

2. Des pays comme l'Italie et l'Espagne où les transports aériens ne dépendent pas du ministre des Transports pourraient déléguer à la Conférence le ministre responsable des transports aériens lorsque ceux-ci y seraient évoqués.

Souple, le système serait également ouvert : tous les pays membres de la Conférence des Ministres pourraient en faire partie. Mais si certains pays membres de la Conférence ne se jugeaient pas suffisamment intéressés pour participer à un montage plus efficace que l'actuel système, on peut admettre que les pays qui adhèreraient au système préconisé constitueraient un groupe plus compact, comme les statuts de la Conférence des Ministres prévoient la possibilité d'en créer.

### **3.4. 15. Composition du Comité permanent**

Le Comité permanent des Transports européens serait composé d'un nombre très restreint de personnalités éminentes. Leur nombre tiendrait compte du nombre de pays participant à ce Comité<sup>3</sup>, mais ces personnalités ne seraient en aucune façon des délégués gouvernementaux. Les membres devraient être choisis de façon à grouper dans ce Comité des compétences diverses qui ne seraient pas limitées aux seuls transports. Ils consacrerait à leurs fonctions la totalité de leur temps. On pourrait s'inspirer du mode de nomination adopté pour la Haute Autorité de la C. E. C. A. Les délégués, nommés d'un commun accord par les gouvernements, devraient se placer dans une perspective européenne, sans recevoir aucune instruction de leurs gouvernements devant lesquels ils ne seraient pas responsables.

Les gouvernements nommeraient également le Président du Comité, qui serait responsable de sa bonne marche et, afin d'assurer la liaison nécessaire, siégerait de droit avec les Ministres des Transports dans leurs réunions.

La conception de ce Comité permanent, on le voit, est la même que celle de la commission d'experts indépendants que réclame notre distingué collègue M. Kapteijn dans le rapport qu'il a présenté et fait adopter à la dernière session de l'Assemblée Commune.

Ce comité est appelé Comité permanent pour souligner que sa création introduit dans le système l'élément permanent qui lui fait actuellement défaut, mais, si le mot ne soulevait pas d'objections politiques, il serait logique de l'appeler Autorité européenne des Transports. Il faut se rappeler, en effet, que le Conseil de l'Europe avait préconisé la création de différentes autorités spécialisées comme une alternative à une fédération qui lui apparaissait politiquement prématurée. Le fait que la première de ces autorités ait été une Haute Autorité investie de pouvoirs supranationaux ne signifie pas qu'il doive en être de même dans tous les autres secteurs de la coopération économique européenne.

### **3.5. 16. Rôle des parlementaires**

La Conférence des Ministres, inaugurant une pratique particulièrement heureuse, a adressé son premier rapport d'activité au Conseil de l'Europe. Elle continuerait à le faire. Mais les parlementaires devraient être associés plus étroitement à l'élaboration des décisions. Ils devraient pouvoir faire connaître leur point de vue sur les recommandations du Comité permanent avant que les Ministres n'arrêtent leur attitude définitive. Une procédure appropriée serait mise au point de façon à ce que ces avis puissent être fournis rapidement.

### **3.6. 17. Fonctionnement du système**

La Conférence des Ministres, les organisations spécialisées, l'Assemblée Consultative pourraient suggérer au Comité certaines questions qu'elles désiraient voir étudier. Le Comité permanent se saisirait lui-même des questions qu'il jugerait bon d'étudier.

Pour les études nécessaires, il ferait appel, sous des modalités à préciser, aux techniciens des grands organismes spécialisés existants : ainsi pourraient être créés pour l'étude de chaque question des petits groupes de travail très souples, présidés selon la nature des questions par tel ou tel membre du Comité permanent.

Les points de vue nationaux ne seraient pas négligés. Le Comité ferait en effet appel à des représentants professionnels nationaux qui, comme il a été indiqué plus haut, pourraient avoir déjà confronté leurs vues au sein de comités nationaux.

---

3. A titre d'exemple, la Haute Autorité de Luxembourg comprend 9 membres pour 6 pays, l'Interstate Commerce Commission aux Etats-Unis, 11 membres.

Après avoir recueilli ces différents points de vue, le Comité permanent établirait ses propres conclusions. Celles-ci feraient l'objet de rapports publics comme ceux des commissions d'enquête qui fonctionnent dans les pays anglo-saxons. L'Assemblée Consultative serait saisie de ces rapports pour avis. Rapports et avis seraient transmis aux Ministres qui seraient alors à même de prendre leur décisions en pleine connaissance de cause.

Les Ministres resteraient évidemment libres d'accepter ou de rejeter les recommandations du Comité permanent, mais s'ils les rejetaient, ils devraient en indiquer les raisons à l'Assemblée.

### **3.7. 18. Compétence et pouvoirs du Comité permanent**

La tâche principale du Comité permanent serait de promouvoir une politique d'harmonisation et de coordination des transports. Il dresserait un plan d'ensemble des grandes artères européennes à aménager, en fonction d'échanges intraeuropéens accrus.<sup>4</sup>

A la lumière de cette étude, il lui serait possible de formuler dans le domaine des investissements et dans celui des tarifs des propositions tendant à orienter le trafic international vers les itinéraires et les modes de transport reconnus les plus rationnels.

Le Comité permanent devrait promouvoir les mesures propres à porter les autres modes de transport à un niveau d'organisation comparable à celui atteint par les chemins de fer sur le plan européen. Dans le domaine des transports routiers notamment où se posent de difficiles problèmes fiscaux et institutionnels, il devrait préparer à l'agrément des gouvernements une convention sur les transports routiers intraeuropéens qu'il serait ensuite chargé de mettre en oeuvre.

Il existe déjà certaines sociétés de transport européennes. Le Comité permanent devrait proposer aux organismes européens appropriés les mesures d'ordre juridique facilitant la création et le fonctionnement de telles sociétés.

Cette énumération non limitative de certaines des tâches qui l'attendent montre bien ce que devrait être le Comité permanent : beaucoup plus qu'un simple organe consultatif, un instrument permanent de travail.

Pour le mettre à même de remplir ce rôle, les gouvernements lui fourniraient obligatoirement toutes informations utiles sur les moyens de transports existants, les conditions de leur exploitation, sur les projets de modification de ces moyens de transport ainsi que sur les projets de création de nouveaux moyens de transport.

Il suivrait, pour le compte de la Conférence, l'application des décisions qu'elle aurait adoptées et exercerait en son nom un contrôle approprié sur les institutions du genre de l'Eurofima qu'elle pourrait être amenée à créer.

C'est là un aspect du rôle du Comité permanent qui pourrait prendre rapidement une grande importance. Bien que ces institutions doivent naturellement être gérées d'après leurs règles propres, il conviendrait que le Comité permanent ait le droit de déléguer un de ses membres comme observateur dans leur conseil d'administration.

Après une période transitoire destinée à permettre la mise en train du système, le Comité permanent pourrait se voir confier certains arbitrages et recevoir certains pouvoirs propres, par exemple en matière de coordination des investissements ou de standardisation du matériel, comme le prévoyait le rapport déposé en mai 1951 par M. Bonnefous au nom de la commission spéciale des Transports du Conseil de l'Europe. Ce rapport qui préconisait la création d'une Autorité européenne des Transports prévoyait :

« Article 14. — En matière ferroviaire, l'Autorité a le droit de fixer les caractéristiques générales des matériels nouveaux à construire, de s'opposer à l'utilisation, sur les réseaux des Hautes Parties Contractantes, de tout nouveau type de matériel qui ne se conformerait pas aux standards choisis. »

---

4. Les six ministres des Affaires Étrangères de la C. E. C. A., réunis le 3 juin à Messine, ont défini ainsi leur objectif en matière de transport : « L'extension des échanges de marchandises et le mouvement des hommes appellent le développement en commun des grandes voies de communication. A cette fin sera entreprise l'étude en commun de plans de développement axés sur l'établissement d'un réseau européen de canaux, d'autoroutes, de lignes électrifiées, et sur une standardisation des équipements, ainsi que la recherche d'une meilleure coordination des transports aériens. » Ce serait précisément le rôle du Comité permanent de mener à bien cette tâche.

« Article 16. — Pour assurer la coordination nécessaire des investissements dans le domaine des transports, les pays membres informent l'Autorité chaque année de leurs plans d'investissements dans ce domaine. L'Autorité se saisit des projets d'investissements intéressant le trafic international. Leur réalisation ne peut avoir lieu sans l'avis favorable de l'Autorité. Celle-ci peut présenter, en outre, des observations sur les autres points des programmes nationaux liés aux précédents. »

### **3.8. 19. Articulation avec la C. E. C. A.**

Un problème se pose, celui de l'articulation du système envisagé avec la C. E. C. A. En effet, les liens entre le secteur des transports et le secteur des industries de base sont nombreux et évidents : le charbon et l'acier représentent 40 % du tonnage transporté par les chemins de fer de la Communauté. Réciproquement, l'électrification de certaines lignes peut nécessiter la construction de nouvelles centrales thermiques et constituer un nouveau débouché pour le charbon. Sur le plan institutionnel, le traité de la C. E. C. A., s'il n'a pas donné à la Haute Autorité de pouvoirs propres en matière de transport, a néanmoins dressé un plan d'action précis, échelonné dans le temps et qui a déjà donné lieu à d'importantes réalisations. Toute action d'ensemble à entreprendre dans le secteur des transports devra donc tenir le plus grand compte de l'oeuvre entreprise à Luxembourg dans le domaine des transports, oeuvre nécessaire à la réalisation du marché charbon-acier. Mieux que cela, le Comité permanent des transports pourrait constituer l'institution propre à réaliser le programme que le traité de la C. E. C. A. a établi en matière de transport sans toutefois donner à la Haute Autorité de moyens propres pour le mettre en oeuvre.

Dans ces conditions, il apparaîtra sans doute opportun, le moment venu, que les deux organismes échangent des observateurs, organisent le cas échéant des réunions communes pour certaines questions d'intérêt commun ou créent des comités mixtes. De même, il serait concevable que l'un ou l'autre organisme effectue certaines études pour le compte de l'autre et à sa demande.

La collaboration entre les deux organismes dépendra surtout d'une délimitation claire de leurs responsabilités qui devra respecter dans la lettre et dans l'esprit les clauses transport du traité instituant la C. E. C. A.

### **3.9. 20. Conclusions**

Ainsi, à côté des institutions de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier seraient mis sur pied dans le secteur des transports un ensemble d'institutions adaptées à ses besoins propres : les organismes spécialisés déjà existants qui participent aux études préparatoires, le Comité permanent qui les coordonne et formule des recommandations, la Conférence des Ministres qui décide en dernier ressort.

Ce Comité permanent pourrait progressivement jouer en Europe un rôle semblable à celui de l'organisme qui, dans un cadre institutionnel évidemment différent, règle les problèmes de transport aux États-Unis : l'Interstate Commerce Commission<sup>5</sup>.

Compte tenu des données propres au secteur des transports, une formule souple et ouverte comme celle que préconise le présent rapport apparaît comme susceptible de donner aux Ministres des Transports certains des moyens d'étude, de contrôle et de décision qui leur font encore défaut sur le plan international, et qui leur permettront de réaliser progressivement une véritable communauté européenne des transports..

---

5. Le fonctionnement de cette institution a été étudié par une mission de l'O. E. C. E. en mars 1952. C'est son rapport qui est en partie à l'origine de la création de la Conférence européenne des Ministres des Transports.