



Doc. 697

18 septembre 1957

Réponse au troisième rapport de la Conférence européenne des Ministres des Transports

Rapport¹

Commission des questions économiques et du développement

Rapporteur: M. Hendrik VOS, Pays-Bas, Groupe socialiste

1. 1957 - 9e session - Deuxième partie



A. Projet de résolution présenté par la commission économique

1. L'Assemblée a examiné avec beaucoup d'intérêt le troisième rapport de la Conférence européenne des Ministres des Transports; elle est impressionnée par l'oeuvre qu'ont accomplie cette Conférence et ses comités, et tient à exprimer sa satisfaction d'être ainsi tenue informée de l'évolution des transports en Europe.
2. L'Assemblée note avec un intérêt particulier la coopération fructueuse qui s'est établie entre la Conférence et les autres organisations européennes, notamment l'O. E. C. E.
3. L'Assemblée invite instamment la Conférence à élaborer et mettre en oeuvre une véritable politique des transports, notamment en ce qui concerne les investissements. Une telle politique ne pourra être fondée sur une base saine que si davantage de renseignements, et surtout de statistiques, sont recueillis grâce à un effort conjoint, et si l'on entreprend des études sur l'évolution à long terme des transports. L'Assemblée souhaiterait que le quatrième rapport de la Conférence lui fournisse des détails précis sur les dispositions qui ont été prises en ce sens. L'Assemblée appelle l'attention de la Conférence sur les points suivants soulevés par le troisième rapport :

A. Relations avec la Communauté Économique Européenne

4. L'Assemblée tient tout spécialement à ce qu'une collaboration efficace soit organisée avec le service compétent de la Commission européenne de la Communauté Économique Européenne, afin d'éviter, notamment, une dispersion inutile des spécialistes dont la présence est si nécessaire pour la planification des transports européens et pour l'établissement de statistiques complètes.

B. Chemins de fer

5. L'Assemblée félicite la C. E. M. T. pour la constitution de l'Eurofima. Elle souhaiterait toutefois recevoir des renseignements plus détaillés sur les travaux déjà entrepris ou envisagés par l'Eurofima.
6. Le déficit persistant des chemins de fer dans de nombreux pays requiert manifestement une modification de la politique suivie dans ce domaine par les gouvernements nationaux intéressés. A cet égard, l'Assemblée attire particulièrement l'attention de la C. E. M. T. sur la conclusion (partie IV) de l'exposé des motifs ci-joint, et exprime à nouveau l'avis que les entreprises travaillant dans l'intérêt du public ne doivent pas nécessairement, et ne devraient pas, travailler à perte.
7. En outre, la rationalisation pourrait être plus poussée sur le plan international. L'Assemblée suggère notamment que la Conférence envisage la possibilité d'une mise au point commune par les chemins de fer, et avec l'aide de l'Eurofima, de locomotives diesel et de locomotives électriques adaptées à différents types de courant, en vue de leur production en grande série. En ce qui concerne ces dernières, l'Assemblée voudrait savoir si la production standardisée ne pourrait pas se concentrer, à l'avenir, sur des locomotives utilisant deux types de courant, le courant continu 3.000 volts et le courant monophasé 16 2/3 (ou 50) périodes.
8. L'Assemblée serait heureuse de recevoir de plus amples renseignements sur les mesures prises pour développer la coopération entre les lignes aériennes européennes et les chemins de fer européens.

C. Transports routiers

9. L'Assemblée appelle l'attention de la C. E. M. T. sur le fait que les règlements relatifs au trafic routier diffèrent encore considérablement d'un pays à l'autre. Le volume croissant du trafic international exige que des efforts soient entrepris d'urgence en vue d'une unification dans ce domaine. En conséquence, l'Assemblée invite la C. E. M. T. à organiser un groupe d'études chargé d'élaborer un code européen de la route, en collaboration avec les autres organismes internationaux travaillant dans le même domaine.
10. L'Assemblée, ayant relevé avec intérêt les progrès accomplis dans la construction internationale de routes par l'intermédiaire de groupes restreints, recommande la constitution d'un tel groupe pour le projet de liaison à travers la Baltique, entre le Danemark et l'Allemagne. Ce groupe devrait comprendre des représentants non seulement des pays directement intéressés, mais aussi des pays que ce projet pourrait affecter indirectement.

D. Voies navigables

11. L'Assemblée a suivi avec intérêt les travaux des groupes d'étude sur « les voies d'eau d'intérêt européen qui posent des problèmes délicats ». Elle se féliciterait de voir entreprendre une étude générale sur l'ensemble des réseaux de voies navigables d'intérêt européen et sur les plans d'expansion.

E. Le tourisme

12. L'Assemblée souhaiterait recevoir de plus amples renseignements sur les activités de la C. E. M. T. en matière de tourisme, et notamment des détails complets sur les résultats de la coopération avec l'O. E. C. E. dans ce domaine.

B. Exposé des motifs par M. VOS

1. HISTORIQUE

1. Le troisième rapport sur l'activité de la Conférence européenne, des Ministres des Transports (C. E. M. T.), publié en février 1957, a été présenté à l'Assemblée Consultative au cours de la première partie de sa neuvième Session par M. Seebohm, ministre des Transports de la République Fédérale d'Allemagne. Ce rapport a été renvoyé par l'Assemblée à la commission économique en vue de l'élaboration d'un projet de réponse.

2. Au cours de la discussion qui a suivi, M. van der Goes van Naters s'est enquis de l'application actuelle de l'Acte de Mannheim de 1868 réglant le trafic fluvial sur le Rhin et a demandé si l'on envisage d'apporter des modifications à cet Acte. M. Seebohm a répondu que cet Acte constitue présentement le document de base pour toutes les questions concernant le Rhin et qu'il retient toute l'attention de la C. E. M. T. en ce qui concerne la réglementation de la navigation sur le Rhin. Cette question présente évidemment un intérêt particulier pour les « Six », et la Haute Autorité a soulevé le point de savoir si l'Acte de Mannheim, garantissant la liberté de navigation sur le Rhin, est incompatible avec le traité instituant la Communauté du Charbon et de l'Acier (qui pose la règle de la non-discrimination entre les taux de fret nationaux 'et internationaux).

3. En réponse à une question de M. Corni-glion-Molinier relative à l'état d'avancement du projet d'Eurofinair — société européenne pour le financement de la production aéronautique — M. Seebohm a déclaré qu'il n'était pas en mesure de faire état de progrès importants. Il a exprimé l'espoir que la question serait examinée au cours de la seconde Session de la Commission européenne de l'Aviation civile, réunie à l'époque à Madrid. En fait, ce projet, qui figurait initialement dans le rapport des Chefs de délégation au Comité intergouvernemental de Bruxelles, n'apparaît pas dans le traité de marché commun et n'était pas inscrit non plus à l'ordre du jour de la C. E. A. C. à Madrid. La question présente pourtant une importance capitale et devrait certainement être traitée par la Commission européenne de l'Aviation civile. La question de la coopération entre les transports ferroviaires et aériens est examinée au paragraphe 16 ci-après.

4. Enfin, M. Hermod Lannung s'est enquis de la possibilité d'un financement international d'une liaison en ligne droite entre le Danemark et l'Allemagne. Le ministre a répondu qu'une commission mixte germano-danoise a été constituée pour jeter les bases d'un financement international de ce projet, la charge risquant sans cela de se révéler trop lourde pour les deux pays directement en cause. Il a exprimé l'espoir que d'autres pays européens seraient disposés à apporter leur concours. (Voir aussi paragraphe 20 ci-après).

2. POINTS SOULEVÉS PAR LES CHAPITRES I-III DU RAPPORT

5. Trois observations essentielles peuvent être formulées au sujet des chapitres I à III du rapport. En premier lieu, il apparaît clairement qu'un travail considérable a été accompli par la Conférence et ses comités et que la coopération entre la C. E. M. T. et les autres organisations (notamment l'O. E. C. E.) s'est poursuivie avec succès.

6. second lieu, un point important est évoqué au paragraphe 6 (a) du rapport, où nous apprenons que le Conseil de l'O. E. C. E. préconise une collaboration plus étroite avec la C. E. M. T. dans le domaine du tourisme, cette coopération devant se développer entre les organes compétents de la C. E. M. T. et le Comité du tourisme de l'O. E. C. E. On ne saurait trop insister sur l'importance croissante du tourisme comme élément du commerce européen et l'Assemblée souhaitera assurément connaître, en temps utile, la réponse que la C. E. M. T. aura pu donner à cette suggestion de l'O. E. C. E.

7. En troisième lieu, le rapport indique que des études sur les perspectives de l'évolution des transports en liaison avec l'ensemble du développement économique sont en cours, mais que les renseignements obtenus jusqu'ici de l'O. E. C. E. ne portent que sur une période allant jusqu'en 1960. Or, les programmes relatifs à des entreprises telles que la construction de routes, la construction et l'amélioration des voies navigables, s'étendent en général sur une période de dix à vingt ans. Il serait donc utile que les études sur l'évolution du potentiel des transports portent sur des périodes plus longues, afin que la politique des transports puisse être fondée sur une base saine.

3. POINTS SOULEVÉS PAR LES CHAPITRES IV-V DU RAPPORT

3.1. Considérations générales (politique des transports — le marché commun)

8. Si la coordination internationale dans le cadre de chacun des modes de transport semble progresser, la coordination entre les différents types de transport et entre les politiques de transport, notamment en matière d'investissements, fait encore défaut tant sur le plan national que sur le plan international. Le rapport signale au paragraphe 37 qu'« il n'a pas encore été possible d'arriver à des conclusions plus précises comportant une véritable coordination des investissements entre les différents modes de transport. Cette tâche devrait être basée sur l'adaptation des moyens de transport à la satisfaction des besoins économiques futurs qui n'apparaissent pas jusqu'ici dans la documentation dont dispose la C. E. M. T. ... ». L'absence de renseignements suffisants, et notamment de données statistiques sur les transports routiers, se fait sentir chaque fois que sont entreprises des études sur les transports européens. A ce propos, il peut être intéressant de citer l'Étude sur la situation économique de l'Europe en 1956, établie par le Secrétariat de la C. E. E., qui déclare que «... même des statistiques comme celles des marchandises transportées, qui sont disponibles pour les chemins de fer depuis nombre d'années, manquent pour la route... Les informations sur le trafic routier en Europe occidentale ne sont suffisamment détaillées que dans un petit nombre de pays et ne consistent qu'en enquête par sondages couvrant généralement une semaine seulement... » (chapitre V, page 4). Un effort conjoint en vue d'obtenir tous les renseignements et données statistiques nécessaires présenterait donc un grand intérêt. La C. E. C. A. a déjà exercé des activités dans ce domaine, et une collaboration devrait s'établir avec cette organisation.

9. Une procédure destinée à harmoniser progressivement les politiques de transport a été adoptée par le Conseil des Ministres des Transports en octobre 1956. Les modifications de la législation ou de la réglementation en matière de transport qui sont susceptibles d'avoir des répercussions sur la politique des transports devraient, autant que possible, faire préalablement l'objet entre les pays intéressés d'un échange de vues, soit au niveau des ministres, soit au niveau des suppléants. Une procédure similaire existe déjà pour la coordination des investissements, mais la nouvelle procédure, qui porte sur un domaine beaucoup plus vaste, constitue un progrès notable.

10. Le rapport signale que « les travaux entrepris comme suite à la résolution adoptée à Messine le 2 juin 1955... se sont poursuivis pendant l'année 1956 dans le sein du Comité intergouvernemental de Bruxelles. Ils portent sur l'élaboration d'un projet de traité créant, entre les six pays intéressés, un marché commun. Il y est également question du rôle que joueraient les transports dans un tel marché commun ». Etant donné que le rapport de la C. E. M. T. pour l'année 1956 a été publié en février 1957, les auteurs n'ont pu tenir compte des dispositions en matière de transports figurant dans le traité de marché commun, signé environ un mois plus tard. On sait que le chapitre de ce traité consacré aux transports prévoit l'établissement progressif d'une politique commune des transports et de règles communes en matière de transports internationaux à l'intérieur de la Communauté, ainsi que la suppression de toutes discriminations fondées sur le pays d'origine ou de destination.

11. Le traité prévoit également (article 83) qu'un comité de caractère consultatif, composé d'experts désignés par les gouvernements, est institué auprès de la Commission européenne qui le consulte chaque fois qu'elle le juge nécessaire en matière de transports. Une division des transports s'occupant des problèmes du transport pour la Commission européenne devra, bien entendu, coopérer étroitement non seulement avec ce comité consultatif, mais encore avec la C. E. M. T., la Communauté Charbon-Acier, l'O. E. C. E. et la Commission Économique pour l'Europe de Genève, en vue d'éviter les chevauchements d'activités et d'élaborer une politique européenne commune en matière de transports. En ce qui concerne les Six, il serait sans doute possible de développer encore la coopération dans le domaine des transports en transférant à la Commission européenne la compétence de la Haute Autorité en matière de transport du charbon et de l'acier; il s'est, en effet, révélé impossible d'élaborer une véritable politique des transports dans le seul domaine du charbon et de l'acier et il est évident que certaines questions pourraient être résolues beaucoup plus facilement dans le cadre plus vaste de la Commission européenne.

12. Le rapport relève en outre que la création d'une zone de libre-échange aurait probablement des répercussions sur les transports dans la plupart des pays représentés à la C. E. M. T.; aussi celle-ci se propose-t-elle « de se tenir informée de la marche des travaux de l'O. E. C. E. en la matière et des développements ultérieurs de ce projet ». On peut ajouter que l'on ne sait encore rien des propositions sur la coordination et la coopération en matière de transports que présentera le groupe d'étude de l'O. E. C. E. chargé d'établir le projet de zone de libre-échange.

3.2. Réorganisation des chemins de fer

13. problème reste l'un des plus importants dont la Conférence ait à s'occuper. Le troisième rapport indique qu' « une priorité a été donnée à l'examen de... [la situation financière des chemins de fer] en raison de ses graves incidences, tant sur les finances publiques de certains pays que sur les solutions à donner, sur le plan national, au problème de la coexistence des différents moyens de transport ». Dans l'intervalle, la Conférence européenne des Ministres des Transports a publié une étude spéciale² sur la situation financière des chemins de fer et adopté une résolution basée sur les conclusions de cette étude. Il y a lieu d'espérer que les administrations nationales des chemins de fer prendront les mesures préconisées par cette résolution, et l'Assemblée ne manquera pas d'accorder une attention particulière aux renseignements que le prochain rapport de la C. E. M. T. pourra lui fournir sur les mesures prises dans ce domaine.

14. En fait, le déficit des chemins de fer cause partout de graves préoccupations. Il s'explique par deux raisons essentielles. La première, c'est que de nombreux gouvernements, dans le souci d'assurer la stabilité du coût de la vie, ont été incités à maintenir les tarifs ferroviaires pour les marchandises et les voyageurs à un taux si bas qu'il est difficile, sinon impossible, de faire face à l'augmentation des coûts. L'autre raison de ce déficit, c'est la concurrence de plus en plus sérieuse des transports routiers, aériens et fluvio-maritimes. Dans une certaine mesure, les chemins de fer ne peuvent affronter cette concurrence. C'est ainsi qu'ils abandonnent les petites lignes peu fréquentées, cédant la place aux autobus et aux camions. Mais bien des possibilités s'offrent encore aux chemins de fer pour soutenir avec succès la concurrence des autres modes de transport. Ils doivent, d'une part, améliorer leurs services et, d'autre part, se rationaliser pour augmenter le rendement. Bien souvent, ces objectifs peuvent être atteints plus facilement sur un plan européen. On en a eu déjà amplement la preuve. L'une des premières mesures prises en ce sens a été la constitution du pool de matériel roulant Europ; elle a été suivie par la création de l'Eurofima — Société européenne pour le financement du matériel ferroviaire — fondée à Bâle le 20 novembre 1956. La réalisation la plus récente (fort impressionnante d'ailleurs) est le Trans-Europ-Express, qui relie entre elles les principales villes du continent et est destiné à concurrencer efficacement les transports aériens.

15. L'électrification des lignes les plus fréquentées et le remplacement progressif de la traction à vapeur par la traction diesel comptent assurément parmi les mesures les plus importantes qui doivent permettre aux chemins de fer de mieux soutenir la concurrence. Mais, à mesure que l'électrification des grandes lignes internationales se poursuit, un problème particulier acquiert une importance croissante. On n'utilise pas moins de quatre types principaux de courant : le courant continu 1.500 volts (22 %), le courant continu 3.000 volts (29 %), le courant monophasé 16 2/3 périodes (37 %) et le courant monophasé 50 périodes (9 %)³. Les chemins de fer devraient être encouragés à équiper autant que possible les nouvelles lignes d'un ou deux types de courant afin de parvenir à une plus grande standardisation. Ceci revêt d'autant plus d'importance que, jusqu'à présent, la plupart des locomotives ne peuvent généralement utiliser qu'un seul type. Le développement en commun de la fabrication de locomotives capables d'utiliser différents types de courant contribuerait donc certainement à la rationalisation des chemins de fer européens, en facilitant notamment la suppression des lacunes existant entre les réseaux de chemins de fer électrifiés. De même, il conviendrait d'encourager dans toute la mesure du possible la standardisation des engins diesel, avec l'aide de l'Eurofima. Il serait très utile que l'Assemblée reçût des renseignements détaillés sur tous les travaux que l'Eurofima a entrepris jusqu'ici ou qu'elle envisage d'entreprendre.

16. \ serait également utile de connaître les résultats des contacts qui ont eu lieu entre les chemins de fer et le Bureau des Recherches aériennes de Bruxelles, qui représente les transporteurs européens. Une concurrence saine (comme celle que les rames T. E. E. font actuellement aux transports aériens) ne devrait pas empêcher une coopération dans certains domaines.

3.3. Trafic routier

17. Étant donné l'augmentation considérable, au cours des dernières années, des parcs de véhicules routiers et le fait que cette augmentation se maintiendra dans les années à venir, le rapport souligne qu'il convient de suivre d'une manière particulière l'adaptation de l'infrastructure routière aux besoins de la circulation; des études sont déjà en cours. (Voir aussi paragraphe 22 ci-après).

18. Possibilité de créer un Fonds routier européen — idée que l'Assemblée Consultative avait approuvée dans sa Résolution 73 (1955) — a fait l'objet d'une étude spéciale de la part de l'O. E. C. E. à la demande de la C. E. M. T. Cependant, les conclusions de cette étude rejoignent celles de la C. E. M. T., l'O. E. C. E. se

2. Le Secrétariat est en mesure de fournir cette étude sur demande.

3. Ces pourcentages seront valables d'ici 1960.

prononçant contre la création d'un tel fonds et préconisant en remplacement la formation de groupes restreints des pays intéressés à un projet, qui auraient à l'étudier sous tous ses aspects et à rechercher les moyens de financement les plus appropriés. En fait, les raisons énoncées dans le rapport de l'O. E. C. E. ne sont pas très convaincantes et les mêmes arguments pourraient être invoqués contre la création d'un Fonds international d'Investissement. Toutefois, étant donné que la Banque européenne d'Investissement doit être instituée, il est inutile d'insister davantage sur la nécessité d'un Fonds routier européen.

19. La Banque européenne d'Investissement donnera aux gouvernements membres de la Communauté Économique Européenne la possibilité de demander des crédits pour la construction de routes. L'article 130 (C) du traité du marché commun prévoit des crédits pour « des projets d'intérêt commun pour plusieurs États membres ». Une extension de la Banque européenne d'Investissement dans le cadre de la zone de libre-échange pourrait permettre d'accorder de tels crédits à d'autres pays de l'Europe occidentale. Les avantages d'une planification et d'une coordination qu'offrirait un Fonds routier européen pourraient ainsi être obtenus, et des crédits pourraient être fournis pour de grands et importants projets intéressant plusieurs pays.

20. réalisation de projets particuliers, trois groupes restreints ont été effectivement créés (entre la Belgique et la République Fédérale, la République Fédérale et les Pays-Bas, la République Fédérale et la Suisse). On peut faire observer que, dans un cas comme celui du projet germano-danois de liaison à travers la Baltique (voir paragraphe 4 ci-dessus), il s'agit d'une entreprise d'une telle envergure et d'une telle importance générale pour l'amélioration des transports entre l'Europe centrale et l'Europe septentrionale qu'un élargissement du « groupe restreint » semblerait indiqué, ne fût-ce que du point de vue financier.

21. Une autre amélioration importante dans les communications européennes serait la construction d'un tunnel sous la Manche. Cette question, dont l'examen n'a pas encore dépassé le stade préliminaire, n'est pas mentionnée dans le rapport des Ministres, mais il pourrait être intéressant d'avoir leur avis à ce sujet dans un rapport ultérieur.

22. Outre la construction de routes nouvelles, l'entretien des routes existantes cause de sérieuses préoccupations et la détérioration accrue des routes par les poids lourds pose le problème du poids, des dimensions et de la charge utile des véhicules routiers. La C. E. M. T. procède actuellement, en collaboration avec la Division des transports de la C. E. E., à des études sur « les facteurs techniques et leurs répercussions économiques éventuelles, en matière de charge par essieu, poids et dimensions des véhicules..., [en vue] de rechercher les mesures à prendre sur le plan international pour assurer l'utilisation optimum des infrastructures existantes, et améliorer la circulation et la sécurité routières ». Le résultat de ces études revêtira une grande importance à propos d'une question soulevée par certains pays : celle de savoir s'il y a lieu d'assouplir les normes internationalement agréées pour les dimensions, le poids, etc., des véhicules routiers, telles qu'elles ont été fixées par la Convention de 1949 sur la circulation routière. Il n'est guère étonnant que l'intérêt porté par certains gouvernements à une telle révision se heurte à l'opposition d'intérêts commerciaux (ainsi qu'en témoignent les déclarations de la Fédération routière internationale et de la Chambre de Commerce internationale). De toute manière, une révision générale des normes existant dans ce domaine offrirait une bonne occasion de parvenir à un accord international sur toutes les normes, sur tous les signes, signaux, règles et règlements routiers, en vue d'obtenir une parfaite uniformité — en fait un code international de la route. Une telle réalisation renforcerait certainement la sécurité routière. Il conviendrait de tirer parti des travaux déjà accomplis dans ce domaine par la C. E. E.

3.4. Navigation intérieure

23. En ce qui concerne la navigation intérieure, l'une des principales tâches de la C. E. M. T. au cours de l'année passée a consisté à préparer une convention intergouvernementale relative au trafic sur les voies navigables à l'Ouest du Rhin. Le projet de convention prévoirait l'obligation de traiter les transports par eau dans des Bourses publiques, ainsi que l'obligation pour les transporteurs professionnels d'obtenir un document contenant les prix et les conditions de transport. Le projet prévoit également la création d'une commission internationale, composée de représentants des gouvernements et de délégués des commissions régionales. Cette commission internationale veillerait notamment à une harmonisation des politiques suivies dans les différents pays en matière de prix et conditions des transports internationaux en cause, et ferait à cette fin toutes suggestions utiles aux gouvernements. Une fois mis en application, un tel arrangement permettrait certainement une harmonisation plus poussée des politiques de transport sur les voies navigables en question.

24. nombre d'accords privés relatifs au trafic sur les voies navigables ont déjà été conclus. La Convention sur le trafic international des charbons à destination de l'Allemagne est entrée en vigueur le 1er avril 1956, alors que la Convention rhénane du trafic français était mise en application dès 1955. La Haute Autorité de la C. E. C. A. est parvenue à éliminer les disparités existant entre les taux de fret intérieurs contrôlés et les taux

internationaux non contrôlés pour le charbon et l'acier; les gouvernements intéressés sont convenus que les taux intérieurs seraient fixés conformément aux taux internationaux. On a l'intention d'inviter la Suisse à adhérer à cet accord. Ces progrès ayant été accomplis, il serait utile de connaître maintenant les détails du plan d'ensemble que le Comité des voies navigables de la C. E. M. T. a été chargé d'élaborer en vue de coordonner les deux types de fret.

25. Il serait également intéressant que les groupes créés en vue d'étudier « les voies d'eau d'intérêt européen qui posent des problèmes délicats » (telles que la Meuse et ses liaisons internationales, la liaison Dunkerque—Escaut et la liaison Rhin—Main—• Danube) puissent se réunir en vue de procéder en commun à une étude européenne d'ensemble sur les voies navigables d'importance internationale et de veiller à ce que la priorité soit accordée à la création de liaisons (et aux extensions nécessaires) adaptées à la navigation des bateaux de 1.350 tonnes.

26. Le paragraphe 35 du rapport fait état de la convention sulla canalisation de la Moselle qui a été conclue entre la République Fédérale d'Allemagne, la France et le Luxembourg. Il y a lieu de regretter que cette convention ait créé une administration limitée strictement à trois puissances pour cette rivière qui a ainsi perdu, en un certain sens, son caractère européen. Tout se passe comme si une entreprise de service public était transformée en société anonyme; il eût été beaucoup plus normal, et tout à fait simple, d'incorporer l'administration de cette rivière au système en vigueur pour le Rhin, qui constitue un prototype pour l'europeïsation d'intérêts économiques majeurs.

4. CONCLUSION

27. En conclusion, il reste à énoncer un grand principe en ce qui concerne la politique des transports en général et les transports par eau et par voie ferrée en particulier. L'organisation des transports en Europe ne sera jamais rationnelle tant que les gouvernements ne la considéreront pas comme une activité commerciale, que celle-ci soit confiée à un service public ou à l'entreprise privée. Les entreprises de transport devraient, par exemple, être remboursées par les ministères compétents de tous les frais encourus du fait des engagements militaires ou sociaux de l'État ou du fait qu'elles ont contribué d'une façon quelconque aux activités économiques nationales, et, comme toutes les entreprises commerciales, elles devraient être en mesure de couvrir leurs autres frais au moyen de leurs recettes normales. Le maintien des tarifs de transports à un niveau inférieur aux « coûts de production » signifie simplement que le poids du déficit retombe sur d'autres entreprises et qu'il n'existe pas de comptabilité rationnelle dans l'administration des transports. Les entreprises travaillant dans l'intérêt du public ne doivent pas nécessairement, et ne devraient pas, travailler à perte.