Parliamentary Assembly
Assemblée parlementaire
https://pace.coe.int

COUNCIL OF EUROPE
CONSEIL DE L'EUROPE

Doc. 63
16 août 1950

Création d'une Organisation Européenne des Transports

Proposition de résolution
déposée par M. Edouard BONNEFOUS et d'autres membres de l'Assemblée

Exposé des Motifs

La coordination des transports est probablement l'un des domaines où, de l'avis de tous ceux qui ont étudié la rationalisation de l'économie européenne, il est le plus facile d'avancer rapidement et d'obtenir des résultats tangibles.

D'autre part, le désordre actuel des transports en Europe entraîne des charges excessives et des dépenses qui pesaient déjà lourdement sur les budgets de l'Europe mais qui, dans la phase coûteuse de réarmement accélérée dans laquelle nous entrons, ne seront plus supportables si des économies substantielles ne sont pas réalisées à bref délai.

Or, la seule coordination des transports en Europe permettrait d'obtenir une économie estimée à 1.000 milliards de francs.

Par ailleurs, l'urgente nécessité d'assurer la défense de l'Europe dont l'Assemblée s'est montrée justement préoccupée nous oblige à repenser complètement le problème des transports et, probablement aussi, à en modifier la structure. C'est la condition essentielle d'une véritable défense européenne.

Sur le plan national, les efforts tentés par les parlements et les gouvernements ont échoué.

Parce qu'il n'y a pas de solution, sauf des solutions partielles à l'échelon national.

Les causes de la situation actuelle sont connues : immenses destructions des deux guerres mondiales, concurrence désordonnée et ruineuse des moyens de transport intérieurs et internationaux. Suréquipement qui a pour base cette double et novice illusion.

Tout moyen de transport accroît la prospérité générale.

Tout nouveau moyen de transport ne se développe jamais au détriment des anciens.

La réalité, prouvée par de nombreuses expériences, est exactement contraire. Si bien que nous sommes contraints de solder les déficits ou de payer les subventions de tous les transports. Bien plus, nous accablons injustement les générations futures par des emprunts nouveaux chargés de couvrir les déficits d'exploitation.

Il dépend de nous, les Européens, de reconnaître et de classer hiérarchiquement les besoins vrais et d'étudier les mesures nécessaires, de prendre enfin les décisions qui s'imposent en fonction des intérêts collectifs de l'Europe et aussi des nécessités d'une défense européenne qui ne peut plus attendre.

LES DÉFICITS DES CHEMINS DE FER EUROPÉENS

Alors que le capital initial est à peu près totalement amorti par le temps et les dévaluations, loin d'être bénéficiaires tous les réseaux sont en déficit:

en Grande-Bretagne: millions de livres sterlings en 1948,

en Grande-Bretagne: 25 millions de livres sterlings en 1949,

en Grande-Bretagne: 35 millions de livres sterlings en 1950;

en Belgique: près de 3 milliards en 1949, soit 29 % des dépenses d'exploitation;

en Suisse: 35 millions de francs suisses pour 1940;

en Italie: 50 milliards de lires pour l'exercicel947-1948 (dernier exercice connu) ;

en France: 100 milliards de francs pour le dernier exercice.

Les tarifs ne pouvant être réadaptés aux indices généraux, le déséquilibre ne cesse de s'accentuer.

Il n'y a pas de remèdes si l'on reste dans le cadre national. Les réseaux ferroviaires ne sont pas des entreprises de fabrication qui peuvent adapter leurs dépenses au volume courant de la production, mais des « entreprises de prestation » caractérisées par les charges fixes qui découlent de la structure même de l'exploitation et de la notion de service public.

EXEMPLES D'INCOHÉRENCE ET D'ANARCHIE

Importation des États-Unis de 490 millions de dollars de matériel de chemin de fer alors que la capacité des ateliers européens n'est pas utilisée à plein.

Des transports irrationnels de combustible à travers l'Europe absorbent 20 % du combustible transporté rien que pour les locomotives qui les acheminent.

Construction et équipement des ports sans méthode et sans étude préalable selon leur spécialisation. Rivalités concurrentielles malsaines qui opposent des ports comme Anvers et Rotterdam ou qui, dans le passé, s'efforçaient de détourner des ports belges et hollandais le trafic de l'Allemagne occidentale vers Emden, Brème, Hambourg.

Reprise de la course au tonnage par les pays d'Europe dans des conditions particulièrement redoutables de concurrence internationale. (La part des États-Unis, qui était de 4,7 % de la flotte mondiale en 1914, est de 51 % aujourd'hui.)

Développement désordonné des lignes aériennes européennes qui se disputent âprement le trafic et dont cette frénétique concurrence aboutit à des déficits substantiels.

Les mesures à prendre

1. Le réseau ferroviaire européen doit être placé sous contrôle européen.

Il faut faire passer le chemin de fer, actuellement service public national, à l'état de service public européen.

2. Effort similaire et commun de rationalisation par la suppression des lignes devenues inutilisables ou inutiles.

3. Étude des répercussions de l'électrification intensive des réseaux et de l'utilisation du matériel en surplus vers dès pays d'Europe dont l'équipement est désuet ou insuffisant.

4. Lutte contre le déficit par une rationalisation et une harmonisation sérieusement étudiées et non par un suréquipement qui accroît le déficit à combler.

5. Abandon ' des tarifs préférentiels qui détournent d'une façon coûteuse pour la collectivité les courants normaux d'échanges.

6. Respect de la liberté du transit européen et étude des moyens de mettre fin à l'amenuisement progressif des échanges entre l'Est et l'Ouest de l'Europe.

7. Mesures destinées à promouvoir une politique plus active des transports entre l'Europe et l'Afrique, et à l'intérieur de l'Afrique.

8. Fixation d'une attitude commune à l'égard des groupes de transport, afin qu'ils se complètent et s'entraident, et cessent de s'opposer et de se combattre sans profit pour la collectivité.

9. Grands travaux d'intérêt collectif (tunnel sous la Manche, sous Gibraltar, etc.).

10. Encouragement et développement des investissements européens qui permettra de trouver les capitaux en quête d'emploi que préoccupent les déficits persistants et qui ne trouvent pas les garanties suffisantes dans le cadre national actuel.

LES TRANSPORTS ET LA GUERRE

Rôle capital de tous les moyens de transport dans les guerres actuelles.

Dans la dernière guerre, le rôle du transport a été considérable et décisif. Aux États-Unis, le rendement de transport d'un wagon de marchandises et le chargement moyen des trains ont plus que doublé.

Les transports ferroviaires permirent aux pays occupés de ne pas mourir de faim. La Libération fut singulièrement avancée par les attentats de la Résistance sur les lignes comme par les bombardements aériens sur les gares qui créèrent une désorganisation totale.

En U. R. S. S., la remarquable organisation du trafic ferroviaire a permis d'obtenir des résultats importants.

Dès 1937, l'U. R. S. S. transportait par kilomètre de voie : 4 millions de tonnes métriques, alors qu'en 1923, année où le trafic des marchandises sur les réseaux européens fut le plus élevé, la Grande-Bretagne n'en transportait que 884.000, la France 990.000, l'Allemagne 1 million.

UN EXEMPLE DE COORDINATION DES MOYENS DE TRANSPORTS

Aux États-Unis, dont la législation fut d'abord favorable à la concurrence entre les différentes entreprises et les différentes formes de transport, on note une évolution d'abord lente puis accélérée vers la réglementation et la coordination, bien qu'il s'agisse d'un pays où les compagnies de chemin de fer ne sont pas nationalisées mais privées.

Le «Transportation Act» de 1920 donne à la commission du Commerce Inter-étatique des pouvoirs positifs en matière de fixation des tarifs et un droit de regard sur les émissions d'emprunt ou les constructions de nouvelles lignes. De plus, en cas de crise, la commission se voyait accorder des pouvoirs considérables y compris celui d'assurer la direction effective des entreprises de transport.

Mais à la suite de la crise de 1929, la situation financière des compagnies de transport, notamment ferroviaires, ne cessa d'empirer et la loi précédente apparut nettement insuffisante.

Le Transportation Act de 1940 se propose de fournir au public des moyens de transports sûrs, adéquats, économiques et efficaces, d'empêcher les abus de la concurrence, d'assurer aux travailleurs des transports des conditions saines de travail.

Dans le domaine aérien, les transports ont fait également l'objet du « civil aeronautics act » de 1938 qui crée un bureau de l'aéronautique civile modelé sur la commission du Commerce Inter-étatique, dont la mission est d'empêcher un développement désordonné comme celui que connurent les chemins de fer à leur début. « Aucun enseignement n'ayant été tiré de la leçon du chemin de fer, dit le bureau, il convient de parer à une telle situation en assurant aux transports aériens américains un développement méthodique et ordonné ». Leçon à méditer par les Européens.

Proposition de résolution

L'Assemblée Consultative recommande la création d'une Organisation Européenne des Transports dont le but devrait être, non pas d'administrer ou de gérer les transports existants, mais de les gouverner, avec la triple préoccupation : efficacité, rendement le meilleur, équilibre financier.

Une Haute Autorité serait créée que les États reconnaîtraient et accepteraient comme un arbitre supranational.

L'organisme européen ne devrait exercer aucune fonction politique, mais n'avoir que des objectifs économiques.

Il devrait sauvegarder l'ensemble des intérêts des pays associés, ceux des utilisateurs, des producteurs et des travailleurs.

Il devrait aussi faciliter, par tous les moyens, les mesures nécessaires à la défense de l'Europe.

Au cas où un Ministre européen de la Défense serait créé, il devrait être membre de droit de la Haute Autorité.

Le fonctionnement de cet organisme devrait se faire sous contrôle démocratique européen qu'il appartiendra à l'Assemblée Européenne Consultative de déterminer et de fixer.

Signé (voir au verso)

Signé:

BONNEFOUS Edouard, France