



Doc. 477

20 mars 1956

Deuxième rapport sur l'activité de la Conférence européenne des Ministres des Transports

Rapport¹

1. 1956 - 8e session - Première partie



A.

Sommaire	TABLE	DES	MATIÈRES
Page			
I. Exposé général sur le fonctionnement de la Conférence -	1		
II. Accueil réservé par les organisations internationales au premier rapport de la Conférence -	4		
III. Exposé général sur la situation des transports -	7		
IV. Principaux problèmes ayant retenu l'attention de la Conférence.			
a. Amélioration et développement des grandes voies de communication — Coordination des investissements. . .	9		
b. Financement international des investissements -	11		
c. Harmonisation des frets de la navigation intérieure -	12		
d. Collaboration entre les transports de surface et les transports aériens ...	15		
e. Organisation européenne des transports -	15		
V. Activité des groupes restreints de la Conférence — Constitution de la Société Euro-fima -	18		
VI. Programme de travail de la C. E. M. T. . .	20		
Ce document a été diffusé au sein de la C.E.M.T. sous la cote CM(56)1 (final).			

1. Exposé général sur le fonctionnement de la Conférence

1. Au cours de l'année 1955, le Grand-Duché de Luxembourg et la Grèce ont déposé leurs instruments de ratification du Protocole relatif à la Conférence européenne des Ministres des Transports (C. E. M. T.), signé à Bruxelles le 17 octobre 1953. Ainsi s'est trouvé acquis l'ensemble des ratifications, dans la mesure où elles étaient nécessaires. D'autre part, le Gouvernement yougoslave a présenté une demande en vue de faire partie de la Conférence. Cette demande ayant reçu l'agrément unanime du Conseil des Ministres des Transports, le dépôt de l'instrument d'adhésion du Gouvernement yougoslave a eu lieu le 2 septembre 1955. L'adhésion de la Yougoslavie porte à dix-sept le nombre des pays représentés dans la C. E. M. T.² La participation de la Yougoslavie aux travaux de la C. E. M. T. est importante, car elle permet non seulement d'étendre le champ d'action de la Conférence, mais aussi d'assurer la participation pratique de la Grèce et de la Turquie aux mesures prises.

2. Le Conseil des Ministres des Transports s'est réuni à Berne les 19 et 20 octobre 1955. Au cours de la période écoulée depuis la précédente session du Conseil (Paris, 21-22 octobre 1954), le Comité des Suppléants a tenu cinq sessions en vue de mettre en oeuvre les décisions prises en octobre 1954 par le Conseil des Ministres et de préparer les résolutions qui ont été adoptées au cours de la session ministérielle d'octobre 1955. Dans cette tâche, le Comité a été assisté par quelques organes subsidiaires :

Comité pour l'étude de l'harmonisation des frets de la navigation intérieure (qui a tenu neuf sessions) ;

Groupe d'experts chargé de l'établissement de directives pour l'étude des projets concernant les voies d'eau d'intérêt européen;

Comité et sous-comités pour l'étude de la coordination des investissements.

Dans l'intervalle des sessions du Comité des Suppléants, son Bureau a assuré la continuité de son action.

3. L'expérience a d'autre part confirmé les avantages offerts par la formule des « groupes restreints », dont il a été question dans le premier rapport (point 16). C'est en recourant à cette méthode qu'a pu être menée rapidement à bonne fin, malgré les difficultés rencontrées, la constitution de la Société Eurofima, dont il sera parlé plus loin en détail. Assistés d'experts juridiques et financiers et des représentants de l'U. I. C, les Suppléants des Ministres des Transports des neuf pays constituant ce groupe restreint ont tenu six sessions

2. Ces pays sont : l'Autriche, la Belgique, le Danemark, la France, l'Allemagne, la Grèce, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Norvège, le Portugal, l'Espagne, la Suède, la Suisse, la Turquie, le Royaume-Uni et la Yougoslavie.

de décembre 1954 à octobre 1955, et les Ministres de ces pays se sont réunis eux-mêmes deux fois pendant la même période. Conformément au Protocole, la Conférence a été tenue constamment informée de la marche générale des travaux du groupe restreint, ce qui a permis à cinq pays, qui n'en faisaient pas partie à l'origine, d'adhérer finalement aux Actes constitutifs de la Société.

4. La C. E. M. T. a continué pendant l'année écoulée à entretenir des relations régulières avec les organisations internationales, gouvernementales et privées s'intéressant aux transports, dont, aux termes de l'article 3 (b) du Protocole de Bruxelles, elle a pour objectif de coordonner l'activité. Elle s'est attachée, d'autre part, à éviter de procéder à des études susceptibles de faire double emploi avec celles qui ont été entreprises dans d'autres enceintes. Les organisations internationales s'intéressant aux transports ont continué à être invitées à faire connaître leurs vues, tant devant le Conseil des Ministres que devant le Comité des Suppléants, et plusieurs d'entre elles ont participé activement aux travaux de certains comités et groupes restreints. La Conférence a d'ailleurs décidé d'associer ces organisations encore plus étroitement à ses travaux, ainsi qu'il est indiqué dans la suite du rapport (point 37). Comme précédemment, l'O. E. C. E. a bien voulu continuer à fournir, à la complète satisfaction de la Conférence, les moyens matériels nécessaires à son fonctionnement. Le Conseil des Ministres des Transports, conscient de l'efficacité de cette assistance, désire saisir cette occasion pour en témoigner à nouveau sa gratitude à l'O. E. C. E.

5. Poursuivant ainsi les grandes lignes de la politique exposée dans le premier rapport (points 15 à 18), la Conférence a entendu sauvegarder ses caractéristiques essentielles : dans un cadre européen aussi étendu que possible, ou bien au sein de groupes restreints, selon le cas, choix d'une politique commune par les ministres responsables et mise en oeuvre de celle-ci sur le plan national, par l'intervention, dans chaque pays, de l'autorité ministérielle.

2. Accueil réservé par les organisations internationales au premier rapport de la Conférence

6. Publié au début de l'année 1955, le premier rapport de la Conférence a reçu une assez large diffusion et, en particulier, a été envoyé officiellement aux organisations internationales s'intéressant aux transports. La plupart de celles-ci ont tenu, en retour, à faire part à la C. E. M. T. de leurs observations, qui sont analysées ci-après.

- a. L'O. E. C. E. a manifesté son intérêt pour certains problèmes de caractère technique et économique suivis par la Conférence, qui sont en relation avec ses propres travaux. En particulier, elle a relevé l'action entreprise par la C. E. M. T. en vue d'assouplir progressivement la réglementation des transports par voies navigables. « La libération progressive des transactions invisibles courantes et des transferts étant l'un des objectifs de l'O. E. C. E. », celle-ci souhaite que la Conférence poursuive ses efforts dans ce domaine. D'autre part, l'O. E. C. E. a « félicité la Conférence pour les résultats obtenus dans sa première année d'existence et souhaité qu'une collaboration étroite entre les deux organisations soit développée dans l'esprit du Protocole de Bruxelles ». Dans ce but, des mesures pratiques ont été récemment prises, d'un commun accord entre les deux organisations.
- b. Au cours de sa séance du 9 juillet 1955, l'Assemblée Consultative du Conseil de l'Europe a examiné le premier rapport de la C. E. M. T., qui lui a été présenté par le Président du Conseil des Ministres des Transports et, en conclusion de ses débats, a adopté la Résolution 73, qui se compose de deux parties consacrées, l'une à des problèmes de caractère technique, l'autre à des recommandations d'ordre institutionnel. Par la suite, le Comité des Ministres du Conseil de l'Europe, en procédant à l'examen de cette résolution, a exprimé le désir que la C. E. M. T. fasse connaître les suites qu'elle jugera utile de donner aux propositions qu'elle contient. Les recommandations concernant les problèmes de caractère technique (déficit des chemins de fer, transports pour compte propre, fonds routier européen, tarifs ferroviaires internationaux, transports aériens) ont retenu l'attention de la C. E. M. T. Celle-ci a adopté à leur égard certaines conclusions qui ont été portées à la connaissance du Conseil de l'Europe. Quant aux recommandations d'ordre institutionnel, dont il sera question plus loin, elles sont en cours d'examen par la C. E. M. T.
- c. Par lettre du 21 mars 1955, le Secrétaire Général de l'Organisation mondiale du Tourisme et de l'Automobile (O. T. A.), se référant à l'historique de la constitution de la Conférence (point 9 du premier rapport), a observé que cette Organisation n'était pas mentionnée parmi celles qui ont oeuvré dans le domaine des transports routiers et a rappelé le rôle qu'elle a joué à cet égard dans les dernières années. En réparant cette omission, bien involontaire, la Conférence saisit cette occasion pour marquer son appréciation de l'action entreprise par l'O. T. A., qui a d'ailleurs été associée à plusieurs reprises à ses travaux.

- d. Le 16 juin 1955, le Président de l'Union internationale de la Navigation fluviale (U. I. N. F.) a fait part de certaines observations relatives aux passages du rapport concernant la situation des transports (point 20), le déficit des chemins de fer (point 21), ainsi que la nécessité et l'urgence de définir une politique européenne des transports. Sur les deux premiers de ces points, la C. E. M. T. a donné à l'U. I. N. F. des commentaires de nature à dissiper les craintes qu'elle avait exprimées. Elle a tenu compte, d'autre part, de la dernière observation en comprenant dans son programme de travail la définition des éléments essentiels d'une politique des transports.
- e. Par lettre du 15 juillet 1955, le Secrétaire Général de la Fédération internationale des Ouvriers du Transport (I. T. F.) a fait part des observations qui se sont dégagées de l'étude, par cette Fédération, du premier rapport de la C. E. M. T. Le mémorandum de la Fédération, rejoignant à ce sujet le point de vue de l'Union internationale de la Navigation fluviale, souligne tout d'abord « que la condition de succès futurs du travail de la C. E. M. T. est l'adoption d'une politique générale » précisant le rôle du transport dans l'économie européenne et comportant un plan pour l'équipement de l'Europe en moyens de transport. Après s'être prononcée en faveur d'une intégration des transports sur le plan européen, l'I. T. F. « croit utile d'appeler l'attention de la C. E. M. T. sur l'importance primordiale que revêt l'élaboration d'un plan d'organisation embrassant l'ensemble des transports européens ». Enfin, un second problème « préoccupe l'I. T. F. au plus haut degré : celui des grands écarts entre les conditions d'emploi des travailleurs des transports à travers l'Europe », et le mémorandum conclut en attirant l'attention de la C. E. M. T. « sur le lien étroit entre le social et l'économique ». Dans l'élaboration de son programme de travail, la C. E. M. T. a tenu compte de certaines des préoccupations exprimées par l'I. T. F. En ce qui concerne les conditions d'emploi des travailleurs, il est rappelé que l'annexe A au cahier des charges joint à l'Accord général du 17 mars 1954, portant réglementation économique des transports routiers internationaux, permettra de remédier dans une mesure appréciable à l'état de choses signalé par l'I. T. F., lorsque cet accord aura été ratifié par les pays signataires.
- f. Le Secrétaire Général de la Chambre de Commerce Internationale (C. C. I.), par lettre du 7 septembre 1955, a transmis à la C. E. M. T. une note résumant les vues des usagers des transports sur certains principes généraux qui pourraient être pris en considération pour la politique gouvernementale européenne en matière de transport, ainsi que sur certaines résolutions adoptées par le Conseil des Ministres des Transports. Les principes visés par la note de la C. C. I. sont relatifs au rôle des usagers des transports, au rôle du transport dans l'économie, aux prix de revient et tarifs, à la liberté du choix de l'usager, à la liberté du transport pour compte propre, à la coordination des transports et aux consultations usagers-transporteurs. Après avoir recommandé de retenir comme critère, dans la coordination des investissements, « à côté de la qualité et du prix de revient du service, la comparaison de leur rentabilité », la note insiste auprès de la Conférence « sur la nécessité économique de créer un réseau international (routier) impliquant la desserte accélérée des régions industrielles et touristiques, ainsi que des ports, gares, aéroports internationaux ». En ce qui concerne les transports par voies navigables, la C. C. I. insiste pour « que la plus grande liberté soit laissée à la navigation internationale ».
- g. Au cours de son deuxième Congrès mondial, tenu à Rome du 2 au 6 octobre 1955, la Fédération Routière Internationale a adopté une résolution dans laquelle elle présente ses félicitations à la C. E. M. T. pour les études qu'elle a entreprises en vue du financement du réseau routier européen. « Elle recommande à tous les gouvernements d'attribuer la priorité dans leur budget aux dépenses de construction routière ayant pour but l'achèvement de ce réseau. »

3. Exposé général sur la situation des transports

7. La haute conjoncture économique qui se manifestait en 1954 — et dont le premier rapport faisait état — s'est non seulement maintenue, mais encore développée en 1955. De 1951 à 1955, la production industrielle globale des pays de l'O. E. C. E. a augmenté d'environ 28 %, dont 10 % de 1954 à 1955. Cette situation favorable s'est répercutée sur le volume des transports, qui a été, lui aussi, en sensible progression en 1955 sur l'année précédente. Tous les modes de transports en ont tiré profit à des degrés divers, et il est intéressant de constater que, dans l'ensemble, ils ont pu assurer sans difficulté notable l'exécution des transports leur incombant, justifiant en cela les prévisions faites en avril 1953, antérieurement à la création de la C. E. M. T., par un groupe d'experts en matière de transport réunis à l'initiative de l'O. E. C. E., d'après lesquelles, du point de vue tant des véhicules que des infrastructures, et sous réserve de quelques cas particuliers, la capacité du système des transports européens disposait à l'époque d'une marge inutilisée appréciable. Il convient cependant d'observer que, pour le trafic ferroviaire, le relèvement n'a été sensible qu'en 1955. Dans la situation actuelle, la marge inutilisée paraît avoir plus ou moins diminué, en particulier pour la navigation rhénane. D'autre part, le rapide développement de la circulation routière pose, surtout

pendant la saison touristique, de sérieux problèmes d'infrastructure, qui ne pourront que s'aggraver à l'avenir si des mesures ne sont pas prises pour l'amélioration du réseau routier. En outre, il serait possible d'améliorer la capacité de transport des chemins de fer, grâce à certaines mesures d'équipement et de modernisation. Ce problème fondamental de l'adaptation aux besoins économiques, actuels et prévisibles, de la capacité du système des transports retient, comme on le verra plus loin (point 43), l'attention de la Conférence.

8. L'augmentation du trafic n'a pas influencé de la même manière les recettes des entreprises, en raison de sa répartition inégale entre les divers modes de transport. Il semble toutefois qu'en général la voie d'eau et la route en aient tiré profit plus que le rail. Son effet sur la situation financière des transports par route est parfois difficilement discernable du fait de l'absence de tarifs publiés. Cet effet est, par contre, apparent pour la voie d'eau, où l'augmentation du trafic a provoqué, dans certains cas, un relèvement des frets. Pour le rail, l'augmentation du tonnage transporté a été relativement plus faible et s'est marquée tardivement. Le fait que la plupart des gouvernements ont maintenu les tarifs à leur niveau ancien a empêché les réseaux de retirer de la prospérité actuelle autre chose qu'une amélioration limitée de leur situation financière. Il convient de remarquer que la progression des recettes qu'ils ont enregistrées a souvent été contrebalancée par une progression des charges, notamment sociales, et aussi fiscales dans certains pays. La situation financière des chemins de fer reste, à cet égard, particulièrement préoccupante dans plusieurs pays, et la Conférence a donné priorité à l'examen de ce problème.

9. Le problème de la coordination des transports, qui consiste essentiellement à déterminer la fonction de chaque mode de transport selon le coût économique et social minimum, continue à retenir l'attention des gouvernements et de la Conférence. Parmi les facteurs essentiels affectant ce problème, on peut citer :

le fait que les chemins de fer, dans une large mesure propriété des États, sont exploités, dans la plupart des pays, sous le contrôle direct de ceux-ci, alors que les transports routiers et par voies navigables sont généralement exploités par des entreprises privées ;

la différence dans les méthodes et dans le degré de réglementation des prix et conditions de transport pour les trois modes de transport;

la différence dans les modalités de réalisation des investissements.

Ainsi qu'il était expliqué dans le premier rapport (point 22), l'importance relative de ces facteurs varie considérablement, à la fois d'un pays à l'autre et, dans chaque pays, d'un mode de transport à l'autre. Aussi la C. E. M. T. ne sera-t-elle en mesure de se saisir de l'ensemble du problème qu'après avoir traité un certain nombre de ses aspects particuliers, comme par exemple la coordination des investissements, l'harmonisation des politiques tarifaires, l'importance et le rôle, des transports pour compte propre, etc. En agissant ainsi, il est permis d'espérer parvenir à une harmonisation graduelle des politiques nationales de transport, et la C. E. M. T. pourra alors se saisir du problème de la coordination sous sa forme la plus générale.

4. Principaux problèmes ayant retenu l'attention de la Conférence

4.1. Amélioration et développement des grandes voies de communication — Coordination des investissements

10. Le précédent rapport (point 23), après avoir souligné l'importance de la coordination des investissements dans la politique générale des transports, a indiqué qu'en première étape « les Membres de la Conférence ont été priés de faire connaître les programmes généraux relatifs aux projets d'intérêt européen concernant les chemins de fer, les routes et les voies navigables qu'ils ont l'intention de réaliser dans les cinq prochaines années » (1954-1959).

11. Les programmes qui ont été communiqués à la C. E. M. T., en exécution de cette décision, ont fait l'objet d'un premier examen de la part de trois sous-comités (voies ferrées, routes, voies navigables) constitués à cet effet, dont les travaux ont été coordonnés par un comité spécial. Leurs conclusions, approuvées par le Conseil des Ministres, constatent qu'il apparaît prématuré d'émettre un avis suffisamment fondé sur les projets d'équipement considérés sous l'angle de la coordination des investissements entre les différents modes de transport. Par contre, les programmes de développement des voies ferrées électrifiées, des grands itinéraires routiers et des voies navigables d'intérêt européen ont fait l'objet d'un examen général qui a conduit à certaines recommandations.

12. Il a été établi un inventaire des grandes artères ferroviaires européennes électrifiées ou dont l'électrification est projetée, en distinguant les travaux déjà effectués de ceux qui seront vraisemblablement exécutés dans les cinq prochaines années. Cet inventaire a été complété par une carte qui fait ressortir en particulier les types de courant utilisés. On peut en retenir que les recommandations faites antérieurement par

les Ministres des Transports (point 32 du premier rapport) ont été déjà partiellement suivies d'effet. C'est ainsi que la limite des électrifications projetées dans la région de Thionville-Luxembourg- Trêves sera indépendante des frontières géographiques. De même, des locomotives ou automotrices bicourant, aptes à pénétrer dans un réseau voisin équipé avec un autre type de courant, sont en construction dans divers pays.

13. Sur les 28.000 km de grandes artères européennes qui ont fait l'objet de l'inventaire, 47 % sont électrifiées en 1955, et ce pourcentage dépassera 63 % à la fin de 1959. A cette date, la part des divers types de courant sera approximativement d'un quart pour le continu 1.500 volts, d'un quart pour le continu 3.000 volts, de 40 % pour le monophasé 16 2/3 périodes et de 10 % pour le monophasé 50 périodes.

14. Après l'achèvement des travaux prévus jusqu'en 1959, il subsistera encore, entre les sections électrifiées des grands itinéraires, quelques lacunes sur lesquelles l'attention des pays intéressés à leur suppression a été attirée.

15. De même, les grands itinéraires routiers présentant de l'importance pour le trafic international ont été passés en revue : le point de la situation actuelle a été fait, ainsi que l'inventaire des travaux projetés, en distinguant, dans la mesure du possible, les travaux qui seront, selon toute probabilité, exécutés dans les cinq prochaines années et ceux dont l'exécution n'est actuellement envisagée qu'au-delà de cette période. Deux cartes ont été établies, faisant connaître la situation fin 1954 et les prévisions fin 1959. L'impression d'ensemble qui se dégage de la confrontation générale de ces travaux est plutôt favorable. Un effort important est en effet accompli dans certains pays pour améliorer et développer ces grands itinéraires. Une coordination internationale des travaux s'impose toutefois, tant en ce qui concerne leur répartition géographique que leur délai d'exécution. Les contacts nécessaires sont ou seront établis entre les pays intéressés sous forme de groupes restreints dans le cadre de la C. E. M. T. Deux groupes restreints de ce genre, qui ont été constitués pour l'amélioration des liaisons routières entre les ports d'Anvers et de Rotterdam d'une part, la région de la Ruhr d'autre part, ont commencé à fonctionner. Un troisième groupe restreint est en voie de formation entre l'Allemagne et la Suisse en vue de développer certaines liaisons routières entre ces deux pays. Le développement incessant des parcs automobiles et du trafic routier pose d'autre part le problème du rythme d'exécution des travaux projetés, ainsi que celui de l'adaptation des infrastructures nationales aux besoins. Ces problèmes, dont l'importance n'a pas besoin d'être soulignée, seront pris en considération dans l'étude générale, à laquelle la C. E. M. T. va procéder, de l'adaptation du système des transports aux besoins prévisibles de l'économie européenne.

16. Les études concernant les voies d'eau d'intérêt européen, qui posent des problèmes délicats, sont relativement moins avancées que celles concernant les autres modes de transport. En vue de favoriser le développement d'un réseau homogène dans ses caractéristiques, des directives communes ont été adoptées par le Conseil des Ministres pour la constitution de dossiers sur une base comparable. Cette tâche va incomber à des groupes d'étude, qui ont déjà été constitués pour certains des projets inclus dans la liste dressée en 1953 par le Conseil des Ministres (point 43 du premier rapport).

17. La coordination des investissements est une tâche de caractère permanent, en raison de l'évolution et des exigences toujours croissantes des échanges. Le travail à accomplir en cette matière doit être basé sur des programmes nationaux établis à suffisamment long terme pour permettre des prévisions comparables, et doit être constamment tenu à jour. Aussi les pays membres de la C. E. M. T. ont-ils été invités à communiquer annuellement leurs programmes, leur degré de réalisation et leurs modifications éventuelles. Ces communications constitueront la base d'un rapport qui sera établi chaque année à l'intention du Conseil des Ministres.

4.2. Financement international des investissements

18. Le précédent rapport expose (points 27 et 28) les grandes lignes d'un projet tendant à créer une Société européenne pour le financement du matériel ferroviaire (Eurofima) et mentionne que neuf pays membres de la Conférence avaient constitué, dans son cadre, un groupe restreint en vue de faire aboutir ce projet.

19. Ainsi qu'il a été indiqué précédemment (point 3), quatorze pays membres de la C. E. M. T.³ ont adhéré aux Actes constitutifs de la Société, qui ont été signés à Berne le 20 octobre 1955 par les représentants des gouvernements, après adoption, par les administrations ferroviaires intéressées, des statuts de la Société, ainsi que d'un accord de base à conclure entre la Société et les administrations ferroviaires actionnaires. Les Actes constitutifs d'Euro-fima sont analysés plus loin, au chapitre V.

3. Ces pays sont : l'Autriche, la Belgique, le Danemark, la France, l'Allemagne, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Norvège, le Portugal, l'Espagne, la Suède, la Suisse et la Yougoslavie.

20. Le précédent rapport indiquait (point 29) que la création d'un fonds routier européen avait fait l'objet d'un premier examen de la part de la C. E. M. T., à la suite duquel le Conseil des Ministres des Transports, sans écarter pour l'avenir une solution plus générale, était convenu, en première étape, de favoriser la réalisation de projets concrets, par la constitution de groupes restreints réunissant les pays intéressés. La Résolution 73 (1955), adoptée par l'Assemblée Consultative du Conseil de l'Europe en réponse au premier rapport de la C. E. M. T., mentionne qu'« il apparaît indispensable de financer sur une base internationale les routes d'intérêt international », et ajoute qu'« il conviendrait de créer, à cet effet, un fonds routier européen partiellement financé par une taxe européenne sur les usagers de la route ». Pour tenir compte de cette prise de position et, de son côté, consciente de l'impérieuse nécessité de contribuer par tous les moyens à la mise à la disposition d'une infrastructure adaptée au rapide développement de la circulation routière, la C. E. M. T. a estimé opportun, par application de l'article 11 (c) du Protocole de Bruxelles, de consulter l'O. E. C. E. sur la possibilité de créer un fonds routier européen. Cette procédure de consultation est en cours.

4.3. Harmonisation des frets de la navigation intérieure⁴

21. Ainsi que l'exposait le premier rapport (points 45 à 48), l'harmonisation des frets nationaux et internationaux de la navigation intérieure a retenu, dès 1953, l'attention du Conseil des Ministres des Transports. En effet, la coexistence de frets constitués suivant des méthodes différentes, selon qu'il s'agit de parcours comportant ou non le franchissement d'une frontière, était de plus en plus ressentie comme un élément de désharmonie, aussi bien par les milieux professionnels de la navigation que par les chargeurs. Au surplus, la Haute Autorité, de son côté, avait exprimé le désir de voir éliminées les disparités de frets susceptibles de perturber le marché des produits visés par le traité de la C. E. C. A. Aussi le Conseil des Ministres des Transports a-t-il adopté, en octobre 1954, sur proposition d'un comité spécial groupant les représentants des pays intéressés à la navigation rhénane, un certain nombre de conclusions, dont le premier rapport faisait état. La mise en oeuvre de ces conclusions a été poursuivie au cours de l'année 1955 par ce comité, en étroite collaboration avec la Division des Transports de la Haute Autorité de la C. E. C. A. et le Secrétariat Général de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin, ainsi qu'avec la profession, représentée par l'Union internationale de la Navigation fluviale.

22. En ce qui concerne la navigation rhénane, des négociations ont été poursuivies pendant l'année 1955 entre les armements intéressés, en vue d'éliminer les éléments de crise, dans le cadre des recommandations de la Conférence économique de la Navigation rhénane de 1952. Ces recommandations visaient essentiellement à organiser la navigation sur le Rhin, en y faisant participer les bateliers particuliers, de manière à pouvoir faire face aux répercussions défavorables des variations de la conjoncture au moyen d'accords de droit privé, de longue durée, sur la fixation des frets et la répartition du trafic, aA'ec, simultanément, un contrôle sur le tonnage existant. Aux conventions conclues antérieurement au sujet du trafic des marchandises de détail entre les ports maritimes et les ports allemands du Rhin (Convention de Duisbourg) et du trafic suisse de Bâle (Convention de Rheinfelden, de novembre 1954) se sont ajoutés, au cours de l'année 1955, les accords suivants conclus entre les armements intéressés.

Convention rhénane du trafic français, entrée en vigueur le 1er avril 1955, et couvrant certains trafics de Strasbourg;

Convention sur le trafic international des charbons à destination de la République Fédérale d'Allemagne (pool de Kettvig), conclue le 27 septembre 1955, avec entrée en vigueur prévue pour le 1er avril 1956;

Convention sur le trafic international des céréales, conclue à Cologne le 28 septembre 1955, avec entrée en vigueur prévue pour le 1er avril 1956.

Conformément aux recommandations de la Conférence économique de 1952, la participation des bateliers particuliers à ces conventions a fait l'objet de négociations, et il est permis d'escompter qu'un accord sur la fixation de leurs quote-parts pourra être obtenu d'ici le 1er avril 1956, de manière que les Conventions puissent entrer intégralement en vigueur à cette date. Ainsi, selon les informations reçues de la profession, les recommandations de la Conférence économique de 1952 ont été suivies d'une manière importante. Les gouvernements intéressés se réservent toutefois d'examiner ensemble si les accords conclus correspondent bien à l'harmonisation envisagée.

23. D'autre part, dans sa session d'octobre 1955, le Conseil des Ministres des Transports a été informé que le Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne, en considération des progrès réalisés dans la mise en application des recommandations de la Conférence économique de 1952, avait décidé, à partir du

4. Les paragraphes 21 à 27 ne s'appliquent pas à la navigation sur le Danube.

1er octobre 1955, d'admettre, sur la base d'autorisations globales, comportant certaines conditions qui doivent également être remplies par le pavillon allemand, la participation des pavillons non-allemands au trafic entre ports allemands du Rhin.

24. En ce qui concerne le trafic sur les voies navigables à l'Ouest du Rhin, des études approfondies ont été effectuées en 1955, en étroite collaboration entre le Comité des Voies navigables de la C. E. M. T. et l'Union internationale de la Navigation fluviale. En attendant que l'harmonisation des frets nationaux et internationaux soit réalisée sur ces voies, le Gouvernement français a accepté d'assouplir, à partir du 1er décembre 1955, la réglementation en vigueur pour la participation de bateaux étrangers au trafic intérieur français. Cette position a été prise dans l'attente que des modalités suffisantes soient prochainement trouvées pour l'application de la Résolution n° 4 (voies navigables) du Conseil des Ministres.

25. Enfin, le Conseil des Ministres des Transports, dans sa session d'octobre 1955, a pris acte d'une déclaration du Gouvernement allemand, d'après laquelle le trafic sur les canaux reliant le Rhin à la région de Dortmund-Hamm sera, ainsi que le trafic rhénan, complètement libéralisé, dès que le respect des clauses relatives à la participation des bateliers particuliers aux Conventions intervenues aura été assuré, conformément aux conclusions de la Conférence économique de 1952. La Délégation allemande espère que cela sera le cas pour le 1er avril 1956. Les questions concernant les autres voies navigables à l'Est du Rhin restent ouvertes.

26. Il convient de signaler que l'évolution de la conjoncture économique générale a entraîné, pour la plus grande partie du trafic, un relèvement sensible du niveau des frets internationaux, et les a amenés au moins à celui des frets nationaux.

27. La réalisation complète des conclusions adoptées en octobre 1954 par le Conseil des Ministres des Transports va être poursuivie, et le mandat du Comité des Voies navigables a été prolongé à cet effet.

4.4. Collaboration entre les transports de surface et les transports aériens

28. Le précédent rapport faisant mention (point 49) du souci du Conseil des Ministres des Transports de favoriser une collaboration harmonieuse entre les transports de surface et les transports aériens, ainsi que du mandat donné à cet effet au Comité des Suppléants de se tenir informé de la suite donnée à la Recommandation n° 28 de la Conférence de Coordination des Transports aériens, tenue à Strasbourg en avril-mai 1954, relative à la création d'une Commission européenne de l'Aviation civile, faisait donc la proposition, que l'Assemblée Commune a faite sienne dans une résolution adoptée le 13 mai 1955, de créer une commission composée d'un nombre limité d'experts des six pays membres de la C. E. C. A., qui aurait la mission « d'élaborer des propositions visant à coordonner et à intégrer l'ensemble des transports européens ».

29. Au cours de sa séance du 9 juillet 1955, l'Assemblée Consultative du Conseil de l'Europe, en conclusion de ses débats sur le premier rapport de la C. E. M. T., a adopté, sur la proposition de M. Lemaire, une Résolution 73 qui contient, dans sa deuxième partie, des recommandations d'ordre institutionnel. Après avoir observé que « l'action de la C. E. M. T. paraît avoir consacré l'activité des grands organismes spécialisés beaucoup plus qu'elle ne l'a inspirée et coordonnée », la résolution, « pour assurer la coordination (des différents modes de transport) et donner aux travaux de la C. E. M. T. la continuité indispensable, estime nécessaire de créer une structure inspirée de l'expérience de la Haute Autorité de la C. E. C. A. : le Comité permanent des Transports européens ». Composé d'un nombre restreint de personnalités, ce Comité, dont les membres « devraient se placer dans une perspective européenne », définirait lui-même son programme d'action. L'Assemblée Consultative serait saisie pour avis des rapports du Comité, et rapports et avis seraient ensuite transmis aux Ministres des Transports. Par la suite, le Comité des Ministres du Conseil de l'Europe a exprimé le désir que la C. E. M. T. fasse connaître les suites qu'elle jugera utile de donner à cette résolution. Bien que celle-ci ne soit susceptible, en tout état de cause, de n'engager que les pays membres du Conseil de l'Europe, le Conseil des Ministres des Transports, dans sa session d'octobre 1955, a chargé le Comité des Suppléants de procéder à l'étude utile, qui est en cours.

30. D'autre part, les ministres des Affaires Etrangères des six pays membres de la C. E. C. A réunis à Messine les 1er et 2 juin 1955, ont adopté une résolution concernant une nouvelle étape à franchir dans la voie de la construction européenne. Certains des objectifs sur lesquels ils se sont mis d'accord concernent directement ou indirectement les transports : développement en commun de grandes voies de communication; constitution par étapes d'un marché commun assurant le jeu de la concurrence, c'est-à-dire excluant notamment toute discrimination nationale; création d'un fonds d'investissement européen.

31. La mise en oeuvre de la Résolution de Messine a été confiée à un comité intergouvernemental, qui a commencé ses travaux à Bruxelles en juillet 1955, et qui a institué dans son sein plusieurs commissions, dont une commission des Transports et des Travaux publics. Conformément à ladite résolution, qui prévoyait que le comité intergouvernemental sollicitera les concours nécessaires de certaines organisations internationales, parmi lesquelles la C. E. M. T., celle-ci a été représentée aux travaux de la commission des Transports et des Travaux publics et a eu communication du rapport que cette dernière a établi.

32. Au cours des réunions, tant de cette commission que du comité intergouvernemental, la C. E. M. T. a fait valoir les points suivants, dont la prise en considération lui semblait opportune :

32.1. Certains aspects des problèmes de transport, visés par la Résolution de Messine, ont été débattus au sein de la C. E. M. T. et y ont reçu dans un cadre géographique plus étendu, des solutions provisoires ou définitives;

32.2. La C. E. M. T. entretient des relations régulières avec les organisations internationales, gouvernementales et privées, s'intéressant aux transports, dont, aux termes de l'article 3 (b) du Protocole de Bruxelles, elle a pour objectif de coordonner l'activité. La plupart de ces organisations ont tenu, encore récemment, à réaffirmer leur confiance dans la C. E. M. T. et ont émis le vœu de voir renforcer leurs moyens de collaboration avec elle;

32.3. Les autorités ministérielles ayant qualité et pouvoir pour intervenir dans les questions de transport, sur le plan gouvernemental, constituent l'organe supérieur de la C. E. M. T.;

32.4. L'organisation statutaire de la C. E. M. T. permet la constitution de groupes restreints pour des questions présentant, pour certains Membres, un intérêt particulier et rentrant dans ses objectifs. De tels groupes peuvent, sous le contrôle des Ministres responsables de la C. E. M. T., être adaptés aux buts d'autres conférences qui, tout en débordant le cadre des transports, auraient dans ce domaine des objectifs parallèles aux siens.

D'autre part, les pays non directement intéressés à un problème particulier peuvent, dans le cadre de la C. E. M. T., participer aux travaux des groupes restreints qui s'en préoccupent. Cette organisation permet à tout État membre de se joindre à tout moment auxdits groupes. Cette possibilité et le fait d'être tenu au courant des travaux exécutés dans ces groupes créent le climat de collaboration confiante qui est la caractéristique fondamentale de la C. E. M. T. et que celle-ci désire préserver.

33. Des informations recueillies, on peut conclure que les développements de l'action entreprise par le comité intergouvernemental de Bruxelles pourraient exercer une grande influence sur les travaux futurs de la C. E. M. T. Il convient d'enregistrer avec satisfaction que ce comité intergouvernemental a reconnu l'importance et la valeur des travaux de la C. E. M. T., la Conférence de Messine (ayant, pour les pays qui y ont participé, défini une politique économique européenne dont les objectifs, en matière de transport, peuvent se concilier assez étroitement avec ceux de la C. E. M. T.

34. Dans cet ordre d'idées, le Conseil des Ministres des Transports, dans sa session d'octobre 1955, a jugé utile de prier ceux de ses membres dont les pays sont représentés au comité intergouvernemental siégeant à Bruxelles d'attirer, sous la forme qu'ils jugeront la plus appropriée, l'attention de leur gouvernement sur la nécessité de maintenir l'unité d'action de la Conférence, qui est d'ailleurs imposée par des considérations géographiques et par l'interdépendance des problèmes des transports. Dans la même session, le Conseil des Ministres des Transports, soucieux de ne pas négliger les critiques qui lui ont été adressées, a demandé au Comité des Suppléants d'étudier les améliorations qui pourraient être apportées au fonctionnement de la Conférence, et notamment les moyens pratiques propres à associer plus étroitement à ses travaux les organisations internationales professionnelles.

5. Activité des groupes restreints de la Conférence Constitution de la Société Eurofima

35. Comme on l'a mentionné précédemment (point 3), c'est en recourant à la création d'un groupe restreint qu'a été menée à bien l'élaboration des Actes constitutifs de la Société Eurofima (Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire).

36. Ces Actes constitutifs, qui ont fait l'objet d'un tirage spécial, sont au nombre de trois :

36.1. La convention relative à la constitution d'Eurofima, à laquelle sont annexés les statuts de la Société, qui fixent en particulier la répartition du capital entre les administrations ferroviaires actionnaires. Cette convention pose le principe (article 1er) que la Société sera régie par ses statuts « et, à titre subsidiaire, par le droit de l'État du siège, dans la mesure où il n'y est pas dérogé par la convention ». Les statuts (article 2) « seront valables et auront effet nonobstant toute disposition

contraire du droit de l'État du siège ». Les engagements contractés par une administration ferroviaire actionnaire envers la Société sont garantis par le gouvernement dont elle dépend (article 5). Les opérations faites par la Société s'effectueront sans qu'il en résulte de charges fiscales supplémentaires par rapport à l'acquisition directe de matériel par les administrations ferroviaires (article 7 a). Une disposition analogue (article 7 b) vise les importations et les exportations de matériel. Les mesures nécessaires seront prises pour assurer les mouvements de fonds auxquels donneront lieu la constitution et l'activité de la Société (article 9). La mise en vigueur de la convention, qui a été signée sous réserve de ratification, devant demander un certain temps, des dispositions ont été prises (article 16) pour la mettre en application à titre provisoire, dans la mesure compatible avec les règles constitutionnelles des États signataires.

36.2. Un protocole additionnel, qui précise les avantages fiscaux particuliers accordés par la Suisse, qui a été choisie comme État du siège de la Société.

36.3. Un protocole de signature, qui définit notamment les conditions dans lesquelles aura lieu, dans chaque pays, la mise en application de la convention à titre provisoire.

37. La ratification de la convention et du protocole additionnel par la Suisse devant vraisemblablement être acquise à la fin du mois de mars 1956, la convention entrera à cette date en application à titre provisoire, ainsi qu'il est dit ci-dessus, et la Société pourra alors se constituer et commencer à fonctionner.

38. L'élaboration des Actes constitutifs d'Eurofima, qui posait des problèmes débordant le cadre de la compétence des Ministres des Transports, a conduit ces derniers à demander et à obtenir les participations d'autres départements ministériels, et en particulier ceux des Finances et des Affaires Economiques, aux travaux du groupe restreint. Si ceux-ci ont pu aboutir dans un délai relativement court, c'est dû pour une large part à la compréhension et à l'action constructive des représentants de ces départements ministériels, auxquels les Ministres des Transports sont heureux d'exprimer leur appréciation et leurs remerciements. Par cet exemple s'est trouvée mise en lumière la possibilité que possède la C. E. M. T., en élargissant son cadre, de trouver des solutions à des problèmes qui ne sont pas uniquement des problèmes de transport.

39. En dehors du groupe restreint auquel a été confiée l'élaboration des Actes constitutifs de la Société Eurofima, il est rappelé que vont fonctionner, dans le sein de la C. E. M. T., trois autres groupes restreints chargés de régler, dans un cadre bilatéral ou multilatéral, les problèmes techniques et financiers posés par l'amélioration des liaisons routières, les deux premiers entre la région industrielle de la Ruhr d'une part, les ports belges et néerlandais d'autre part, et le troisième entre l'Allemagne et la Suisse (point 15).

6. Programme de travail de la C. E. M. T.

40. Au cours de sa session d'octobre 1955, le Conseil des Ministres des Transports a marqué sa ferme intention de développer l'activité de la Conférence et a chargé le Comité des Suppléants d'établir, et de lui soumettre pour approbation, un programme de travail complémentaire qui tienne compte de certaines suggestions faites par plusieurs ministres. L'attention de la Conférence a été également attirée sur les répercussions de l'expansion économique de l'Europe sur le volume des transports, qui est en progression dans les dernières années. Elle a estimé utile de faire effectuer une enquête — analogue à celle à laquelle un groupe d'experts en matière de transports a procédé en avril 1953 à la demande de l'O. E. C. E. — en vue de comparer la capacité des divers modes de transport avec les prévisions de trafic que l'on peut raisonnablement faire pour les années 1956 et suivantes, et d'en tirer, s'il y a lieu, des conclusions, notamment pour les investissements futurs.

B.