



Doc. 564

16 octobre 1956

Conférence européenne des Ministres des Transports

Rapport¹

Commission des questions économiques et du développement

Rapporteur: M. Edouard CORNIGLION-MOLINIER, France

1. 1956 - 8e session - Deuxième partie



A. Projet de résolution

1. L'Assemblée a pris connaissance avec intérêt du second rapport de la Conférence des Ministres des Transports et tient à souligner combien elle apprécie d'être ainsi tenue au courant de l'activité des transports en Europe.
2. Elle observe qu'en raison de l'expansion économique, les artères de transport sont souvent utilisées à limite de capacité, que certains modes de transport comme l'aviation sont en plein essor — ce qui rend encore plus nécessaire l'établissement de programmes rationnels d'investissements et d'une coopération européenne dans ce domaine.
3. Elle prend note de l'avancement des études en vue de l'établissement d'un programme de travaux d'intérêt européen.
4. Elle demande à la C. E. M. T. d'étudier le financement des travaux routiers et prend note avec satisfaction des résultats obtenus pour le financement du matériel de chemin de fer.
5. En ce qui concerne l'harmonisation des frets, tout en appréciant les efforts qui ont été faits, elle souhaite de recevoir l'assurance que des variations de la conjoncture économique ne compromettent pas les résultats obtenus.
6. Elle enregistre le fait que la C. E. M. T. s'est fait représenter à la Conférence internationale de l'Aviation civile et lui demande de se tenir en étroite liaison avec elle et avec les services nationaux d'aviation, afin de tenir compte du facteur aviation dans l'évolution du trafic européen de voyageurs.
7. Quant à l'organisation des transports, elle prend note que, de l'avis de la C. E. M. T., celle-ci doit être conçue en fonction de l'organisation économique qui sera adoptée, et elle estime que la C. E. M. T. joue dans sa forme actuelle un rôle utile dans les études techniques qui sont indispensables.

B. Exposé des motifs par M. CORNIGLION-MOLINIER

1. EXPOSÉ HISTORIQUE

1. Au cours de sa séance du 9 juillet 1955, l'Assemblée Consultative du Conseil de l'Europe, à la suite de la communication du premier rapport annuel de la C. E. M. T., et de sa présentation, le même jour, par le Président de la C. E. M. T., a adopté, sur proposition de M. Lemaire, la Résolution 73, contenant, dans une première partie, des observations relatives à des problèmes de caractère technique (déficit des chemins de fer; transports pour compte propre; constitution de la société Eurofima; création d'un fonds routier européen, répercussion des tarifs directs pour les produits relevant du traité de la C. E. C. A. ; transports aériens) et, dans une seconde partie, des recommandations d'ordre institutionnel tendant essentiellement à la création d'un « Comité permanent des Transports européens ».
2. Au cours de l'année qui s'est écoulée depuis l'adoption de cette Résolution 73, la C. E. M. T. a adressé, en février 1956, son deuxième rapport annuel au Conseil de l'Europe, ainsi qu'une communication ([Doc. 480](#) du 28 mars 1956), le renseignant sur les suites données par elle aux propositions contenues dans cette résolution.
3. Ces deux documents ont été présentés, au nom de la C. E. M. T., à l'Assemblée Consultative, dans sa séance du 19 avril 1956, par M. Seebohm, ministre des Transports de la République Fédérale auquel ont répondu des interventions de nos collègues MM. Schmal, Jones, Kapteijn, Hellwig et de moi-même (Compte rendu, 1956, 8e séance).
4. M. Schmal a traité tout d'abord du problème de l'harmonisation des frets de la navigation intérieure et a exposé les raisons pour lesquelles ce problème doit, à son avis, « rester entre les mains de la C. E. M. T. ». Il a signalé, d'autre part, les conséquences dommageables que l'application, dans les pays de la C. E. C. A., de tarifs ferroviaires dégressifs a entraîné pour les finances des administrations de chemins de fer, et a souligné que certaines intentions, prêtées à la Haute Autorité, tendant à réglementer les frets rhénans, sont contraires à l'Acte de Mannheim.
5. M. Jones a exprimé le regret que la C. E. M. T. n'ait pas suffisamment tenu compte de la préoccupation de la Fédération internationale des ouvriers du transport d'élaborer un plan rationnel d'organisation de l'ensemble des transports européens. Il a attiré l'attention, à ce sujet, sur l'importance de la coordination des transports, des investissements et de la modernisation des chemins de fer.
6. M. Kapteijn a exprimé la crainte que la C. E. M. T. ne soit mal armée « pour définir et appliquer la politique de transports cohérente dont l'Europe a avant tout besoin. Il est convaincu que l'on aurait gagné à constituer le comité d'experts qui avait été envisagé précédemment par M. Lemaire, et s'est étonné que l'on ait renvoyé cette constitution à plus tard ».
7. M. Hellwig n'a pas souscrit aux critiques de M. Kapteijn. « Il juge moins utile de créer sans cesse de nouvelles organisations que de fixer la tâche des organisations existantes. Loin de faciliter la coordination nécessaire, la multiplication des institutions la rendrait plus compliquée. »
8. Pour ma part, je me suis borné à présenter à l'Assemblée mes premières réflexions, concernant particulièrement l'Eurofima, le financement international de certains travaux routiers d'intérêt européen et l'extension de la compétence de la C. E. M. T. aux transports aériens.
9. D'autre part, s'est développée pendant l'année écoulée une nouvelle action de « relance européenne », qui a pris naissance à la Conférence tenue à Messine les 1er et 2 juin 1955 par les ministres des Affaires Étrangères des États membres de la C. E. C. A. Cette action intéresse grandement le secteur des transports. En effet, la résolution adoptée par la Conférence de Messine prévoit parmi ses objectifs, à côté du développement en commun des grandes voies de communication, l'harmonisation progressive des politiques nationales de transport dans toute la mesure rendue nécessaire par la constitution d'un marché commun. Cette orientation économique semble donc devoir revêtir une importance croissante à côté de l'effort d'unification technique qui avait été surtout poursuivi jusqu'ici. On sait que la mise en oeuvre de la résolution adoptée à Messine a été confiée à un comité intergouvernemental, qui a siégé à Bruxelles à partir de juillet 1955, et aux travaux duquel la Haute Autorité de la C. E. C. A., l'O. E. C. E., le Conseil de l'Europe et la C. E. M. T. ont été représentés par des observateurs. Diverses commissions ont été constituées dans son sein, notamment une Commission des Transports et des Travaux publics, dont le rapport a été remis à la fin d'octobre 1955. Les divers rapports établis par ces commissions spécialisées ont servi à l'élaboration d'un rapport de synthèse qui a été adressé le 21 avril 1956 par les chefs de délégation aux ministres des Affaires

Étrangères des pays intéressés. D'après les décisions prises à la Conférence tenue à Venise le 29 mai 1956 par les ministres des Affaires Étrangères, ce rapport général doit servir de base aux négociations qui seront ouvertes le 26 juin à Bruxelles, en vue de l'élaboration d'un traité relatif à la création d'un marché commun.

10. Ce rapport général traite à • plusieurs reprises des problèmes de transport, d'une part dans le chapitre consacré « aux services », d'autre part dans un chapitre spécial consacré « aux tarifs et à la politique des transports », enfin dans un chapitre consacré aux transports aériens.

11. En ce qui concerne les « services » des transports, le rapport note que « la libération touchera sous des formes différentes les transports routiers, la navigation et les transports aériens », que « le marché commun pleinement réalisé implique le droit pour tous les ressortissants des États membres de fournir et d'accepter librement des services de transport sur l'ensemble du territoire des États membres », et que « ce principe doit être pleinement réalisé au plus tard à la fin de la période de transition ».

12. Quant aux tarifs de transport, le rapport souligne que le fonctionnement du marché commun exigera d'y apporter des modifications s'inspirant « des principes et solutions qui ont été élaborés et déjà appliqués pour les produits charbon-acier dans la C. E. C. A. » : élimination des discriminations; élimination des taxes de franchissement des frontières; établissement de tarifs dégressifs. Le rapport ajoute qu'« une harmonisation des tarifs devra être progressivement recherchée entre les mêmes moyens de transport de pays à pays et entre les différents moyens de transport à l'intérieur de chaque pays ». Le rapport signale aussi qu'« une politique commune des transports est nécessaire en vue de la création d'un marché commun général », qui devrait « être préparé par l'établissement d'un compte transports de chaque nation », condition préalable à une saine coordination des modes de transport.

13. Enfin, le rapport indique qu'une action devrait être menée sous une forme spécifique en ce qui concerne en particulier les transports aériens. Cette action devrait porter notamment sur la création d'une Société de financement du matériel aéronautique (Eurofinair) ; la banalisation du matériel; le droit d'escale commerciale octroyé à titre unilatéral par les États membres pour le trafic entre eux; la fusion de certains services.

2. PRINCIPAUX PROBLÈMES SE POSANT DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

14. Examiner les problèmes de transport sous l'angle européen, c'est essentiellement chercher à faciliter et à développer les échanges intraeuropéens. C'est donc étudier les nouvelles voies à ouvrir (problèmes d'investissements), les barrières tarifaires et réglementaires à abaisser, les moyens de réduire les coûts d'exploitation (coordination des transports, unification technique). Le transport aérien qui est international par essence mérite une place à part dans cet examen. Enfin, l'étude institutionnelle cherche les moyens de garantir et d'accélérer l'évolution des transports à des fins européennes.

2.1. Problèmes de caractère technique

2.1.1. Coordination des investissements

15. La coordination des politiques nationales en matière d'investissements dans le secteur des transports — qui implique la coordination des programmes nationaux qui rassemblent les projets importants d'intérêt européen relatifs aux chemins de fer, aux routes et aux voies navigables — a été entreprise par la C. E. M. T. Les plans de développement des lignes électrifiées, des autoroutes et des canaux ont été étudiés en commun, et des dispositions ont été prises quant aux priorités à adopter et à l'harmonisation des délais de réalisation.

16. Le développement en commun des grandes voies de communication européennes, qui avait été inscrit parmi les objectifs de la résolution adoptée à la Conférence de Messine, semble donc en voie de réalisation dans le cadre géographique plus étendu que constitue la C. E. M. T. On ne peut donc qu'encourager la C. E. M. T. à persévérer dans cette voie.

17. Il y a intérêt à ce que, dans ses études, la C. E. M. T. ne se borne pas aux modes de transport classiques et qu'elle porte son attention sur les systèmes nouveaux tels que les pipe-Unes. En raison de l'influence que ceux-ci exercent dans l'exécution de transports d'importance croissante, par exemple ceux de combustibles liquides, on peut se demander s'il ne serait pas justifié d'attirer l'attention de la C. E. M. T. sur l'opportunité de tenir compte des projets de construction de pipe-Unes dans la suite de ses études.

18. Cette question est d'une importance très particulière actuellement. En dehors de projets de pipe-line de pétrole brut reliant Marseille, Wilhelmshaven ou Rotterdam au centre de l'Europe, le projet de la création d'un pipe-Une pour gaz naturel faisant communiquer les champs pétroliers du Moyen-Orient avec le coeur industriel de l'Europe occidentale a été envisagé par des techniciens et discuté à la Conférence de l'énergie de Vienne, en juin 1956. Bien que, pour des considérations d'ordre politique, ce projet ne soit guère avancé, les pays membres ne peuvent se désintéresser de la construction d'un pipe-Une qui réunirait le Moyen-Orient aux pays membres du Conseil de l'Europe, en particulier la Turquie, la Grèce, la Yougoslavie, l'Autriche, l'Allemagne et la France.

19. L'expansion économique qu'on peut prévoir augmentera sensiblement la demande de transport et la politique à suivre pour les investissements en matière de transport doit dépendre non seulement d'une saine répartition du trafic entre les différents modes de transport, ce qui est l'objectif de la coordination, mais aussi du tonnage total des marchandises à transporter. D'où l'intérêt d'établir des prévisions à ce sujet pour les prochaines années, afin de déterminer si le système des transports aura une capacité suffisante, de déceler éventuellement ses points faibles et de décider en conséquence des investissements nécessaires.

20. A la suite d'un avertissement donné par la Navigation rhénane, dont la capacité de transport est actuellement complètement utilisée, les perspectives de l'évolution des transports dans les prochaines années ont été mises à l'étude par la C. E. M. T., sur la base de prévisions élaborées par l'O. E. C. E. sur l'expansion de la production européenne. Il s'agit là d'une étude extrêmement utile et la C. E. M. T. devrait être encouragée à la poursuivre malgré ses difficultés.

2.1.2. Financement des investissements

21. Dans une économie européenne en expansion, le principal problème à résoudre pour les investissements est, au moins autant que celui de leur coordination, celui de leur financement.

22. Une solution satisfaisante de ce problème, sur le plan international, a déjà été trouvée pour le matériel roulant ferroviaire, grâce à la constitution de la société Eurofima, qui va commencer son activité dans les prochains mois.

23. Le problème se pose aussi, et d'une façon urgente, pour l'infrastructure routière, en raison du rapide développement de la circulation automobile. L'accroissement rapide des transports internationaux par route, et en particulier des transports de tourisme dont l'importance sociale et économique est unanimement reconnue, conduira sans doute à la création d'un réseau d'autoroutes conçu en vue d'un trafic international. Certes, plusieurs pays ont réussi à dégager à cet effet d'appréciables ressources nationales, en recourant à diverses formules, telles que la création de fonds routiers ou le vote de lois-programmes, mais il n'en demeure pas moins que, dans l'ensemble, les ressources disponibles risquent d'être insuffisantes. Aussi — et c'était là le sens d'une des dispositions de la Résolution 73 — elles devraient être complétées par des formules de financement international, en vue d'accélérer l'exécution des travaux entrepris dont la réalisation est à l'heure actuelle lointaine ou problématique, parce qu'ils ne bénéficient pas d'une priorité ou de ressources suffisantes dans les programmes nationaux.

24. Les travaux entrepris à ce sujet par la C. E. M. T. et poursuivis avec le concours de l'O. E. C. E. ont fait ressortir les sérieuses difficultés auxquelles on se heurte en la matière : elles tiennent en particulier au caractère même des travaux d'infrastructure routière qui ne peuvent servir de gage. En attendant une solution générale qui consisterait dans la création d'un fonds routier européen, il serait désirable de réaliser tout au moins le financement international de certains projets particuliers, intéressant un nombre limité de pays, en recourant, chaque fois que cela est possible, à la formule des péages.

2.1.3. Coordination des transports

25. La coordination des transports à l'échelon national a pour but de réduire les charges des États européens. C'est à l'occasion de l'examen de la situation financière des chemins de fer, entreprise par la C. E. M. T., sur la base d'un rapport établi par l'U. I. C., que la plupart des aspects du problème général de la coordination des transports, qui détermine à son tour la politique des transports des pays européens, se trouvent soulevés. Il paraît donc essentiel que la C. E. M. T. s'attache en priorité à l'examen de ce problème et s'efforce d'aboutir dès que possible à des conclusions, sous forme de principes communs dont les gouvernements s'engageraient à tenir compte dans la définition de leur politique nationale, notamment en ce qui concerne l'égalisation des charges et des obligations entre les différents modes de transport, y compris les transports pour compte propre si importants en économie industrielle.

26. Pour être complète, cette oeuvre de coordination ne devrait pas négliger les transports aériens, en raison du rôle de plus en plus important qu'ils sont appelés à jouer à l'avenir dans les transports intereuropéens, en particulier sous forme de services par hélicoptères.

2.1.4. Harmonisation des frets de la navigation fluviale

27. Cette question, qui a fait l'objet de l'intervention de notre collègue M. Schmal, au cours de la séance du 19 avril de l'Assemblée Consultative, est suivie avec attention par la C. E. M. T. et, également, par la Haute Autorité de la C. E. C. A. pour les marchandises relevant du traité. La C. E. M. T. avait entendu faire confiance à la profession afin qu'elle prenne elle-même les mesures appropriées en vue de réaliser cette harmonisation. En fait, des résultats appréciables ont déjà été obtenus par cette méthode, en particulier pour l'organisation des principaux courants de trafic sur le Rhin. Sans doute la haute conjoncture qui règne actuellement dans le domaine de la navigation fluviale a contribué aussi à faire disparaître la plupart des perturbations constatées précédemment dans les frets. A la commission des Questions économiques, M. Kapteijn a souligné l'intérêt permanent qui s'attachait à l'élimination des cartels et les distorsions de prix qu'ils entraînent. Il a insisté sur le caractère précaire de la situation actuelle, qui justifie le souci de la C. E. M. T. et de la Haute Autorité de la C. E. C. A. d'aboutir à des solutions organiquement plus durables.

2.1.5. Problème des tarifs directs

28. La Résolution 73 invitait la C. E. M. T. à consacrer une étude aux répercussions de toute nature des mesures prises dans ce sens par les six pays de la C. E. C. A. et notre collègue M. Schmal est revenu sur cette question, au cours de son intervention dans la séance du 19 avril de l'Assemblée.

29. Pour répondre au vœu de l'Assemblée, la C. E. M. T. a inscrit cette question dans son programme de travail, mais ne compte pas l'aborder au cours de cette année. Or, ne serait-ce qu'en raison de ses nombreuses incidences financières, tant sur les chemins de fer que sur d'autres moyens de transport ressortissant des pays faisant partie de la C. E. C. A. comme de pays tiers, cette question mérite d'être étudiée rapidement. Mais un autre argument plaide aussi en ce sens : dans la perspective d'un marché commun, l'extension des tarifs directs dégressifs aux marchandises autres que celles relevant du traité de la C. E. C. A. est prévue, ce qui accentuerait les conséquences déjà observées et signalées. Il serait donc désirable d'insister auprès de la C. E. M. T. pour qu'elle entreprenne sans délai l'étude qui lui a été demandée par l'Assemblée.

2.1.6. Transports aériens

30. Dans la Résolution 73, l'Assemblée avait exprimé le vœu que « les Etats 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 ».

31. Cependant ce vœu n'a pas été réalisé. Le statut de la C. E. M. T. ne lui donne pas compétence pour traiter des transports aériens. Cette limitation a été justifiée à l'époque par des caractères propres au transport aérien. L'O. A. C. I. assure déjà sur le plan international l'unité technique et juridique de la réglementation du transport aérien. Le trafic intra-européen n'est lui-même qu'une faible part du trafic international des pays européens. De plus, les compagnies des divers pays emploient le même matériel qui est pour la plus grande part d'origine américaine. Dans ces conditions, des ententes propres à l'Europe dans le domaine aérien paraissaient sans intérêt et même présenter des inconvénients. Enfin, la connexion des problèmes de l'aviation civile avec ceux de l'aviation militaire semblait opposer encore des difficultés à une intervention de la C. E. M. T.

32. Mais, au cours des dernières années, la nature des problèmes de l'aviation civile qui peuvent être traités est apparue plus nettement : en première étape il s'agit d'organiser le trafic européen de façon rationnelle et moins coûteuse pour les États européens.

33. Que les obstacles à des ententes limitées à l'Europe n'étaient pas insurmontables, c'est ce qu'a montré la constitution de la Commission européenne de l'Aviation civile et le travail qu'elle a accompli en étroite liaison avec l'O. A. C. I.

34. Sans qu'il puisse être question de lui confier l'examen du problème de l'Aviation civile, il est nécessaire que la C. E. M. T. puisse étudier dans son unité le problème des transports de voyageurs en Europe. Elle ne peut le faire sans tenir compte de l'aviation civile. Car les transports aériens intraeuropéens sont en pleine expansion. L'accroissement du trafic a dépassé 20 % en 1955 —• résultat que suffiraient à expliquer

l'amélioration des performances et l'abaissement du niveau des tarifs. L'aviation a déjà pris et prendra une importance fondamentale dans les transports européens et son rôle ne peut qu'augmenter. Si la C. E. M. T. fait abstraction des possibilités du trafic aérien, faute d'être en contact avec des spécialistes du transport aérien, elle risque de prendre en considération des investissements qui seraient rapidement démodés, notamment dans le domaine des chemins de fer. Or, la création de la Commission européenne de l'Aviation civile facilitera les liaisons nécessaires à cet égard.

35. La commission des Questions économiques a estimé que la question devait être posée, en vue d'examiner dans une juste perspective d'ensemble des transports, à l'Assemblée, et pour sa part était favorable à ce que la C. E. M. T. soit mise à même de tenir compte du facteur aérien dans ses études et qu'elle puisse à cet effet faire appel au concours de la Commission européenne de l'Aviation civile.

36. Le rapport des chefs de délégation aux ministres des Affaires Étrangères (comité intergouvernemental créé par la Conférence de Messine) a consacré un chapitre au problème des transports aériens. Il a souligné l'utilité pour les sociétés de rechercher entre elles une extension des accords de pool, et mentionne la création éventuelle « d'une société européenne d'exploitation ».

37. En ce qui concerne la construction aéronautique, « il est proposé de constituer un Comité consultatif des constructions de modèles aéronautiques composé pour chaque pays de représentants des États, de l'industrie, des transports aériens, des organisations d'aviation civile, éventuellement des forces armées »²

38. Ces deux citations relatives à deux domaines différents — l'exploitation et la construction aéronautique — montrent, elles aussi, l'intérêt pour la C. E. M. T. de se pencher plus activement sur le problème des transports aériens dans le cadre européen. Les transports aériens, de par leur nature même, ne peuvent être réglés rationnellement que dans un espace suffisamment vaste et l'organisation nécessaire ne doit pas couvrir un nombre trop réduit d'États.

2.2. Problèmes de caractère institutionnel

39. Dans sa communication (Doc. 480 du 28 mars 1956), la C. E. M. T., répondant aux recommandations d'ordre institutionnel contenues dans la Résolution 73, fait valoir des doutes quant à l'opportunité de se lancer dans une nouvelle construction telle que la création d'un Comité permanent des transports européens qui pourrait peut-être, dans un avenir plus ou moins proche, ne plus être adapté à l'évolution des événements. Cette dernière expression vise évidemment les travaux du comité intergouvernemental de Bruxelles et la création éventuelle d'un marché commun entre les six pays de la C. E. C. A.

40. Sur l'aspect institutionnel, le rapport des chefs de délégation aux ministres des Affaires Étrangères des pays de la C. E. C. A. s'exprime comme suit : « Les problèmes de transport ne justifient pas la création d'une institution séparée. La Commission européenne aura nécessairement une Division des Transports qui s'occupera des problèmes de tarifs et de politique générale de la Communauté dans ce domaine en vue de transmettre au Conseil des Ministres les propositions appropriées; c'est elle aussi qui préparera les avis sur l'utilité européenne de projets qui feraient appel à un financement commun ».³ "

41. Cela signifie évidemment que la politique des transports des six pays sera définie en fonction essentiellement de l'existence et des besoins du marché commun. Sans doute les distorsions existantes disparaîtront-elles progressivement entre les six pays en question — et l'on ne peut que s'en féliciter — mais, comme le notait notre collègue M. Lemaire, dans son rapport du 7 juin 1955 à la commission des Questions économiques (Doc. AS/EC (6) 31), une action de ce genre transfère en même temps les distorsions aux limites du secteur ou du territoire intégré; l'exemple de la C. E. C. A. montre les difficultés existant de ce fait, notamment dans le domaine ferroviaire. Il est donc compréhensible que la C. E. M. T. envisage cette éventualité avec quelque appréhension. Dans ses prises de position vis-à-vis des travaux du comité intergouvernemental de Bruxelles, et notamment dans sa communication à l'Assemblée (Doc. 480), la C. E. M. T. a mis fortement l'accent sur « la nécessité de maintenir l'unité d'action de la Conférence, qui constitue une réalisation importante dans le cadre de la collaboration européenne ». Elle a souligné ensuite que « cette unité d'action est d'ailleurs imposée tant par les considérations géographiques que par l'interdépendance des problèmes de transport ». Enfin, la souplesse du statut de la C. E. M. T. a été mise en évidence, qui « se manifeste notamment par la possibilité de créer des groupes restreints au sein desquels les pays qui les composent peuvent atteindre librement leur objectif ». La commission des Questions économiques a estimé que par leur nature les questions de transport nécessitent pour leur étude et leur solution un cadre

2. Rapport des Chefs de Délégation, pages 132 et 133.

3. Rapport cité, page 70.

géographique aussi étendu que possible. Elle estime, d'autre part, que même si elles sont dominées par des objectifs politiques et économiques européens très généraux, les questions de transport sont trop techniques pour pouvoir se passer d'un organisme d'études spécialisées.

42. La C. E. M. T., qui groupe 17 pays européens, paraît satisfaire à cette double condition. Si son efficacité peut et doit encore être améliorée et son action orientée plus nettement vers les fins économiques et politiques déjà citées, elle constitue un instrument de la coopération européenne qui en tout état de cause semble devoir être sauvegardé.