

CW/AML

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

Paris, le 25 Juillet 1963

Service des Affaires Economiques
et Internationales

Division des Affaires
Internationales

SAEI N° 2466

NOTE

relative à la coopération franco-allemande
dans le domaine des Transports

Plus encore que le Traité franco-allemand du 22 Janvier 1963 qui, certes, mentionne les "transports et les communications" parmi les secteurs importants de l'activité économique où les deux Etats sont convenus de renforcer leur coopération, mais qui traite surtout de leurs relations politiques et culturelles, c'est le développement particulièrement remarquable des échanges commerciaux entre la France et la République Fédérale Allemande dans le cadre de la Communauté Economique Européenne, qui a donné aux questions de transport intéressant les deux pays une importance et une actualité croissantes.

L'Allemagne est aujourd'hui le principal client de la France. De 1958 à 1962, les exportations françaises Outre-Rhin se sont en effet élevées de 2.215 millions de francs à 6.287 millions, soit une progression de 283 %. L'Allemagne est également le principal fournisseur de la France. De 2.742 millions en 1958, les importations françaises en provenance d'Allemagne sont passées à 6.536 millions en 1962 ; elles représentent 22 % du montant global de nos importations (cf. Annexe 1).

On conçoit qu'une augmentation aussi importante des échanges franco-allemands ait posé quelques problèmes aux deux pays en matière de transports. Au moment où un effort en vue d'une coopération plus étroite entre eux est à l'ordre du jour il a semblé utile d'examiner quels étaient ces problèmes, en suggérant, chaque fois que c'était possible, les mesures qui permettraient de les résoudre au mieux des intérêts des deux nations.

CDAT
1622

.../...

Pour des raisons pratiques, la présente étude a été limitée à l'examen des questions relatives aux modes de transport les plus directement concernés par les échanges franco-allemands, c'est-à-dire aux transports terrestres.

Les questions relatives aux transports routiers, qui posent les problèmes les plus complexes, ont été examinées en premier. Sont étudiés ensuite les problèmes propres aux transports ferroviaires et enfin ceux intéressant la voie d'eau.

I - ROUTES ET TRANSPORTS ROUTIERS.

Les problèmes concernant les transports routiers sont certainement les plus importants de ceux qui se posent en matière de transports entre la France et l'Allemagne en raison, d'une part, du développement à la fois récent et très rapide des transports routiers au lendemain de la deuxième guerre mondiale, aussi bien en France qu'en Allemagne, et, d'autre part du rôle croissant joué par la route dans les échanges entre les deux pays.

Le développement de ces transports pose à la fois des problèmes d'infrastructure et des problèmes d'organisation.

1° - Les infrastructures routières et autoroutières.

Les politiques différentes suivies jusqu'ici par les deux pays en matière d'infrastructure routière ont abouti à des résultats sensiblement divergents.

Pour des raisons avant tout stratégiques, l'Allemagne a avant 1939 cherché à développer des liaisons directes et rapides entre ses principales agglomérations en construisant de toutes pièces un réseau d'autoroutes au détriment des liaisons d'intérêt local laissées à la diligence des Länder et des communes. La République Fédérale a poursuivi cette politique d'autoroutes.

Axé sur Paris, hérité de l'Ancien Régime, le réseau routier français, considéré longtemps comme le premier réseau européen tant par sa qualité que par sa densité au kilomètre carré, manque aujourd'hui de grands itinéraires susceptibles d'écouler un trafic considérable et de plus en plus concentré. Il reste toutefois le plus dense des réseaux européens et celui dont les routes secondaires sont les mieux équipées.

.../...

Il faut ajouter à cela qu'en ce qui concerne le cas particulier des liaisons routières franco-allemandes, l'ombre de la guerre qui a plané sur les relations internationales à partir de 1933 a amené les pouvoirs publics, notamment du côté français, à freiner les investissements dans les régions frontalières, où peu de routes furent construites en dehors des routes stratégiques desservant les ouvrages militaires. Cette politique, que l'on a qualifiée de "politique du glacis" a cristallisé des situations qui font qu'aujourd'hui encore les deux réseaux sont insuffisamment reliés entre eux, les autoroutes allemandes venant parfois buter à la frontière sur des routes de capacité insuffisante, ou bien longer celle-ci sans souci de raccordement avec le réseau étranger voisin.

Aujourd'hui la situation s'est renversée. La frontière franco-allemande n'est plus la barrière, le "no man's land" qu'elle était hier. Elle devient le trait d'union entre des régions de plus en plus solidaires l'une de l'autre (Lorraine-Sarre, Rive droite et Rive gauche du Rhin). Le plan directeur du réseau routier français qui a été établi en 1960 et corrigé en 1962, reflète ces nouvelles préoccupations. Son application améliorera grandement les liaisons routières entre la France et l'Allemagne.

Actuellement le trafic routier entre la France et l'Allemagne ne dispose pas d'une liaison à grand gabarit du type autoroute. Le Plan routier prévoit de combler cette lacune :

1°- Par la création d'un axe PARIS-COLOGNE qui, une fois achevé, constituera la liaison la plus courte entre l'Allemagne du Nord et le Bassin Parisien. Partant de PARIS, cet axe empruntera en effet l'autoroute du Nord (PARIS-LILLE) jusqu'à COMBLES dans la Somme, puis la branche Est COMBLES-BRUXELLES jusqu'à MONS (Belgique), où il rejoindra l'autoroute de Wallonie (TOURNAI-LIEGE) dont l'achèvement est prévu en 1967, et qui se continuera en Allemagne par l'autoroute déjà en service entre AIX-la-CHAPELLE et COLOGNE.

2°- Par l'amélioration des liaisons entre l'Allemagne, la Lorraine et la Bourgogne.

Inscrite en première urgence, l'autoroute METZ-SARREBRUCK prolongera l'autoroute allemande en voie d'achèvement MANNHEIM-SARREBRUCK, et sera complétée au Sud par l'autoroute METZ-NANCY également inscrite en première urgence.

Le Plan prévoit également une liaison de premier ordre entre NANCY et LANGRES, une autoroute de deuxième urgence entre LANGRES et DIJON et une autoroute de première urgence entre DIJON et CHAGNY sur la R.N. n° 6.

Cette liaison Nord-Sud est appelée à connaître un grand développement, notamment en raison du mouvement touristique de l'Allemagne vers la Méditerranée.

3°- Par l'amélioration des relations Est-Ouest. Le Plan directeur français prévoit l'aménagement de la R.N. n° 4 PARIS-STRASBOURG en liaison de premier ordre. Les travaux ont d'ailleurs commencé entre PARIS et SAINT-DIZIER et entre SAVERNE et STRASBOURG. Compte tenu du trafic à prévoir sur cet itinéraire, il est essentiel que cet aménagement soit mené à bonne fin.

4°- Par l'amélioration des relations entre l'Allemagne du Sud et la Méditerranée.

Le Plan prévoit l'aménagement en liaison de premier ordre de la route BELFORT-BESANCON-DOLE-CHALON-sur-SAONE, dont le trafic ne peut que s'accroître à la suite de l'achèvement de la nouvelle autoroute allemande HAMBOURG-FRANCFORT-BALE ("HAFRABA") qui doit d'ailleurs être reliée à l'autoroute prévue sur la rive française entre STRASBOURG et BALE.

Telles sont les grandes réalisations prévues au Programme routier français en ce qui concerne les grands axes du trafic Franco-Allemand.

En ce qui concerne les liaisons routières de moindre importance entre la France et l'Allemagne, celles-ci ont déjà été grandement améliorées.

C'est ainsi que la R.N. n° 415, entre COLMAR et NEUF-BRISACH, a été élargie pour tenir compte de l'accroissement du trafic enregistré entre le Haut-Rhin et la région de FRIBOURG.

C'est ainsi également que sur le secteur du Rhin formant frontière entre la France et l'Allemagne, on ne compte pas moins aujourd'hui de dix points de franchissement routier.

En vertu d'un accord franco-allemand signé en 1953, l'Allemagne a en effet procédé à la reconstruction de la plupart des ponts et bacs provisoires qui avaient été jetés sur le Rhin.

Inauguré en 1960, le pont de l'Europe à STRASBOURG (ancien pont de KEHL) est le point de passage principal. Il constitue un magnifique exemple de coopération franco-allemande en matière d'infrastructure routière. Son importance sera accrue encore lorsque les Allemands auront aménagé sur leur territoire les voies d'accès entre ce pont et leur nouvelle autoroute distante d'une dizaine de kilomètres.

Si ce programme est mené à son terme, il convient que sur le plan de l'organisation des transports routiers eux-mêmes, ceux-ci puissent bénéficier pleinement de l'amélioration des communications entre la France et l'Allemagne).

2°- Les transports routiers.

En France comme en Allemagne, les transports routiers font l'objet d'une réglementation assez stricte qui résulte de la volonté des pouvoirs publics de coordonner l'exploitation des différents modes de transport. Les transports internationaux n'échappent pas à cette réglementation. En ce qui les concerne, on peut prévoir cependant que la réglementation qui leur est applicable actuellement ira dans le sens d'une plus grande libéralisation destinée à tenir compte non seulement de l'accroissement des échanges entre les deux pays, mais aussi de l'orientation de la politique commune des transports de l'Europe des Six.

Les deux pays sont toutefois d'accord pour estimer que cette libéralisation doit s'accompagner de mesures d'organisation du marché et d'harmonisation des conditions de concurrence.

a) Réglementation actuelle.

Le régime actuellement en vigueur des transports internationaux de marchandises par route entre la France et l'Allemagne résulte de l'accord bilatéral qui a été signé à BONN en 1961 entre les représentants du Ministère français des Travaux Publics et les représentants du Ministère allemand des Communications. Le principe de cet accord consiste, comme pour les accords du même genre qui lient respectivement la France et l'Allemagne à leurs voisins, en un échange d'autorisations réciproques, contingentées suivant les zones de pénétration dans l'un et l'autre pays.

Par rapport au régime qui existait précédemment, cet accord a marqué un net progrès en ce sens que les autorisations qui devaient être demandées aux Administrations étrangères sont maintenant délivrées directement par les autorités de tutelle des transporteurs.

D'autre part, si les zones de parcours fixées d'un commun accord entre les deux pays n'ont pas varié depuis 1961, le nombre de contingents prévus au départ a été progressivement aménagé pour tenir compte de l'accroissement du trafic routier entre les deux pays.

Enfin, la zone frontalière dans la limite de laquelle les transporteurs n'avaient pas d'autorisation à demander a été portée de 10 km à 25 km.

L'accord de 1961 a donc donné lieu de part et d'autre à une application relativement souple.

b) Aménagements envisagés.

On pourrait prévoir, cependant, des mesures visant à élargir et à assouplir davantage encore le système de contingentement actuellement en vigueur.

1 - Elargissement des contingents.

Les Allemands seraient prêts à envisager la suppression du contingentement de parcours. Les autorisations de voyage ne comporteraient plus de dispositions restrictives en fonction des distances, actuellement classées en trois catégories : zone réduite, zone courte, zone longue. Rappelons à ce propos que lors de la conclusion de l'accord de 1961, la délégation française n'avait pu obtenir le classement de la RUHR en zone courte, même pour les transporteurs français transitant par la Belgique. La suppression des limitations par zone simplifierait donc beaucoup les choses.

De la même manière, on pourrait envisager d'assouplir, voire de supprimer, les dispositions restrictives concernant :

- la nature des marchandises : certains produits agricoles, en particulier les denrées périssables, pourraient être transportés hors contingent ou bénéficier d'autorisations systématiques.

- le point de passage à la frontière : actuellement il est des points de passage obligés qui font qu'à certains endroits les transporteurs qui se livrent au trafic international doivent attendre de longues heures, alors que certains postes douaniers, à compétence limitée, sont très peu chargés.

.../...

- la nature du transport : transport public, transport pour compte propre. Ce dernier étant libre en Allemagne, on pourrait envisager la libération pure et simple du transport pour compte propre entre les deux pays, à condition de se mettre d'accord sur une définition uniforme et assez stricte de ce type de transport (1).

2 - Tarification -

La France et l'Allemagne étant les seuls pays à appliquer une tarification en matière de transports routiers, on pourrait très bien envisager l'application de tarifs directs pour les transports de marchandises par route entre les deux pays. Sur le plan ferroviaire, la formule appliquée aux produits C.E.C.A. a donné de bons résultats et elle pourrait être étendue aux transports par route de ces mêmes produits. Des contacts ont eu lieu récemment à ce sujet entre transporteurs français et transporteurs allemands et, si le principe de tarifs directs a été admis pour la route en trafic international, jusqu'ici ces conversations entre professionnels n'ont pas donné lieu à des décisions sur le plan administratif, car les difficultés de mettre au point une formule valable sont encore plus grandes qu'en matière ferroviaire.

3 - Organisation commerciale -

Une libéralisation des transports routiers franco-allemands assortie d'une tarification ne serait que de faible effet si elle n'était assortie de mesures d'organisation commerciale, permettant en particulier aux transporteurs de trouver plus aisément du fret de retour. A cet égard, l'on pourrait envisager que certains bureaux régionaux de fret, parmi les plus importants au point de vue du trafic intéressé, par exemple Strasbourg, Paris et Lille, soient ouverts en trafic international également aux transporteurs allemands, sous réserve bien entendu de réciprocité dans des centres tels que Cologne, Dusseldorf et Francfort.

.../.

(1) Il suffirait d'ailleurs de reprendre la définition figurant à l'article 9 du règlement n°11 de la C.E.E.

La création de tels centres serait certainement un instrument efficace d'une meilleure organisation des transports routiers internationaux entre la France et l'Allemagne et elle pourrait servir d'expérience pour les autres pays du Marché Commun.

4 - Harmonisation fiscale.

Sur le plan fiscal, il n'existe pas entre la France et l'Allemagne d'accord de réciprocité dispensant les transporteurs français ou allemands de la taxe sur les véhicules ou de la taxe sur les prestations de transport perçues dans l'un ou l'autre pays.

Il s'ensuit que les transporteurs français se rendant en Allemagne et les transporteurs allemands se rendant en France subissent dans une large mesure une double imposition. Si les premiers sont avantagés par le fait que le prix du carburant est moins élevé en Allemagne qu'en France, ils doivent par contre payer la taxe sur les prestations de transport qui n'existe pas en France et qui est très lourde en Allemagne, notamment pour les transports pour compte propre à longue distance.

Il serait souhaitable d'envisager la conclusion d'un accord bilatéral dispensant les transporteurs français du paiement de cette taxe. A plus long terme, et au cas où l'on parviendrait un jour à établir un système de taxes qui soit comparable dans les six pays, on pourrait prévoir que les taxes acquittées à l'étranger soient déductibles aux frontières.

5 - Harmonisation sociale.

Il est extrêmement difficile de comparer des éléments très dissemblables. L'étude du problème de légalisation des conditions de départ en matière sociale devrait être précédée d'une recherche en commun des règles régissant le temps de conduite et le seuil de déclenchement des heures supplémentaires. Il serait souhaitable également que des définitions communes sur la durée normale du travail et la durée du repos journalier et hebdomadaire, soient adoptées une fois pour toutes, en tenant compte bien sûr des particularités de chaque législation nationale du travail.

Ainsi, en Allemagne, les transports routiers sont interdits le dimanche et les jours fériés. En France, la loi prévoit, en remplacement du repos dominical, une demi-journée d'arrêt de travail par période de sept jours, mais cette obligation n'est pas toujours respectée. Là encore une harmonisation serait salubre.

6 - Harmonisation technique.

Le problème de l'harmonisation des poids et dimensions des différents types de véhicules utilitaires utilisés en trafic international ne devrait pas soulever des problèmes insurmontables entre la France et l'Allemagne, les deux gouvernements ayant souscrit à cet égard aux normes définies par la Conférence de la C.E.M.T. à la HAYE en 1960.

En matière de signalisation routière ou en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses, il serait également souhaitable que les deux pays adoptent des normes et des dispositions communes.

Il apparaît ainsi qu'il reste beaucoup à faire avant de parvenir à une égalisation des conditions de concurrence entre transporteurs français et allemands. A l'heure actuelle, si l'on se base sur les statistiques recueillies par les postes frontières, on constate en effet que le trafic routier entre la France et l'Allemagne en 1961 :

- a été trois fois plus important dans le sens France-Allemagne que dans le sens Allemagne-France,

- a été assuré par les transporteurs allemands à concurrence des trois-quarts dans le sens France-Allemagne, et de plus de la moitié dans le sens Allemagne-France.

Ces chiffres pourront surprendre. Ils s'expliquent pourtant si l'on songe, dans le premier cas, à la nature des échanges franco-allemands (exportations françaises de produits finis ou semi-finis qui se prêtent davantage au transport par route que les importations de produits pondéreux), et si l'on considère, dans le deuxième cas, la répugnance traditionnelle des transporteurs français pour aller à l'étranger.

Pour mettre fin à ce déséquilibre, il importe que les problèmes qui se posent à l'heure actuelle entre la France et l'Allemagne, en matière de transports routiers, soient rapidement abordés. Si leur solution dépend en grande partie de l'avancement des travaux menés à BRUXELLES, il n'est pas douteux cependant que la similitude de doctrine qui caractérise en l'occurrence les points de vue français et allemand ne favorise l'élaboration de mesures conformes à la fois aux intérêts réciproques des deux pays et à la mise en oeuvre ultérieure d'une politique s'appliquant à l'ensemble des six Etats de la Communauté Economique Européenne.

II - TRANSPORTS FERROVIAIRES -

Les problèmes se rapportant aux transports ferroviaires entre la France et l'Allemagne sont relativement plus simples. Cela tient en grande partie à ce que dans le domaine des chemins de fer la coopération internationale a toujours été très active. Ensuite, dans le cadre de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier - qui intéresse tout particulièrement le trafic franco-allemand - les problèmes ferroviaires ont été étudiés en priorité, et des solutions originales leur ont été apportées.

En conduisant à une diminution du prix de transport par chemin de fer des produits lourds comme le charbon, les minerais et les produits métalliques, la création de la C.E.C.A. a en effet stimulé considérablement les échanges ferroviaires entre la France et l'Allemagne. A cet égard, le tableau reproduit en Annexe 2 concernant le trafic marchandises franco-allemand établi par points frontières pour 1962 est particulièrement significatif. Plus de 80 % du trafic ferroviaire entre la France et l'Allemagne intéresse la seule région de Lorraine, et ce aussi bien à l'importation qu'à l'exportation.

L'institution de tarifs directs internationaux pour le transport des produits C.E.C.A., l'application de tarifs spéciaux pour "trains complets", la simplification des formalités douanières en trafic C.E.C.A., l'électrification des principales lignes ont été les facteurs essentiels de ce développement du trafic ferroviaire franco-allemand.

Aussi les quelques problèmes qui se posent aujourd'hui dans ce domaine se rapportent-ils essentiellement à l'amélioration des communications ferroviaires entre la France et l'Allemagne et au développement du trafic voyageurs devant la concurrence des autres modes de transport.

a) Liaisons entre la France et l'Allemagne -

Aujourd'hui, les principales lignes intéressant le trafic ferroviaire franco-allemand sont électrifiées ou sur le point de l'être. Tel est le cas notamment des relations PARIS-STRASBOURG, PARIS-METZ-THIONVILLE-APACH, NANCY-METZ-SARREBRUCK, DUNKERQUE-BALE (via METZ et STRASBOURG).

L'électrification de la ligne PARIS-JEUMONT (vers COLOGNE) doit être achevée en septembre 1964. Celle de NANCY-DIJON (vers le Sud-Est) fin 1964. Quant à la section APACH-COBLANCE qui longe la Moselle depuis la frontière française jusqu'au confluent avec le Rhin, son électrification a été réservée pour ne pas faire double emploi avec la canalisation de la Moselle.

Faut-il dans ces conditions, donner suite aux doléances qui, périodiquement, de chaque côté du Rhin, réclament le rétablissement de certaines lignes qui existaient avant la guerre et qui intéressent surtout les relations entre la Plaine d'Alsace et les Pays de BADE ? Il s'agit des lignes HAGUENEAU-RASTATT et COLMAR-FRIBOURG, aujourd'hui déclassées.

En ce qui concerne la première de ces lignes, il suffirait d'ouvrir au trafic ferroviaire le pont rail-route sur le Rhin de ROPPENHEIM. Les élus locaux le souhaitent vivement, la Deutsche Bundesbahn n'y est pas hostile, mais la S.N.C.F. fait observer qu'actuellement la ligne STRASBOURG-LAUTERBOURG-LUDWIGSHAFEN (sur la rive gauche du Rhin) suffit à écouler le trafic qui intéresse la région.

Par contre, l'ancien pont de chemin de fer de NEUF-BRISACH sur la ligne COLMAR-FRIBOURG n'a pas été reconstruit. Le nouveau pont qui vient d'être mis en service et qui enjambe à la fois le Grand Canal d'Alsace et le Rhin est exclusivement routier. Malgré le vœu de la Chambre de Commerce de Colmar, il semble qu'il y ait peu d'espoir de voir rétablir une liaison ferroviaire à hauteur de COLMAR en direction de FRIBOURG. Les études entreprises par la S.N.C.F. n'ont pas conclu à la rentabilité du rétablissement de la ligne, d'autant qu'il existe déjà une liaison ferroviaire plus au Sud entre MULHOUSE et FRIBOURG. La situation serait évidemment différente si la Deutsche Bundesbahn acceptait de prendre à sa charge la majeure partie de la construction d'un nouveau pont ferroviaire ce qui paraît improbable.

D'un intérêt certainement supérieur serait l'électrification de la ligne MULHOUSE-DOLE qui constitue une lacune entre les lignes électrifiées d'Alsace et du Sud-Est. La réalisation de ce projet n'intéresse pas seulement la Franche-Comté. Elle permettrait d'améliorer grandement les liaisons entre le Bassin Rhénan et le Bassin Rhodanien qui restent extrêmement défectueuses, en même temps elle décongestionnerait le trafic de la Gare de BALE qui est parvenu aujourd'hui à son point de saturation.

L'augmentation du trafic sur cette ligne justifierait le projet d'électrification, actuellement à l'étude, mais la rentabilité de l'opération est conditionnée par la décision finale qui sera prise en ce qui concerne la liaison RHIN-RHÔNE dont le tracé serait parallèle à la ligne.

.../.

b) Trafic de voyageurs -

En ce qui concerne le trafic voyageurs, si l'on excepte le trafic frontalier, il n'existe pas de disposition propres au trafic franco-allemand, lequel est régi par les dispositions communes du trafic international pour les transports de voyageurs (T.C.V.) notamment en ce qui concerne les billets touristiques et les billets collectifs.

Le trafic frontalier comporte par contre des dispositions spéciales concernant en particulier la délivrance de cartes d'abonnement hebdomadaires pour les ouvriers, et les étudiants, la possibilité d'obtenir des billets aller-retour de fin de semaine à tarif réduit entre certaines gares allemandes et certaines gares françaises, la faculté pour les skieurs sarrois d'obtenir des billets de week-end à destination des stations de ski vosgiennes pendant la saison. Les entretiens de Bonn au mois de juillet 1963 dans le cadre du Traité de coopération ayant abouti à un accord concernant les échanges de jeunes, on pourrait, pour faciliter ces échanges, envisager l'octroi de billets à tarifs très réduits pour certaines catégories de jeunes allemands se rendant en France, sous réserve de réciprocité. La perte de recettes en résultant pour la S.N.C.F. devrait bien entendu être compensée (mise à la charge du Secrétariat d'Etat à la Jeunesse et aux Sports).

Sur un plan plus général, il convient de signaler le succès croissant d'une formule qui semble devoir être appelée à jouer un rôle de plus en plus important dans les échanges touristiques internationaux : les trains auto-couchettes, qui permettent aux automobilistes de garder leurs voitures avec eux tout en évitant la fatigue d'une longue journée de voyage sur des routes à grande circulation, le plus souvent encombrées.

L'accueil réservé à ces trains auto-couchettes par les touristes allemands a été tel que cette année, en 1963, la S.N.C.F. a mis en service, en accord avec la Deutsche Bundesbahn, deux nouvelles relations, hebdomadaires, entre KALSRUHE-NARBONNE d'une part, et HAMBOURG-AVIGNON d'autre part, ce qui, avec la relation déjà existante entre DUSSELDORF et AVIGNON porte à trois le nombre de trains auto-couchettes circulant entre l'Allemagne et le Midi de la France.

Le développement du parc automobile en Allemagne et l'augmentation de la circulation routière surtout dans le sens Nord-Sud laissent prévoir que le trafic de trains auto-couchettes se développera encore.

La formule complète ainsi harmonieusement le système de trains T.E.E. dont l'indice de fréquentation atteste le plein succès auprès de la clientèle d'affaires.

En tous cas, le trafic international de voyageurs entre les deux pays paraît s'être maintenu à un niveau élevé en 1962, si l'on croit le dernier rapport de la C.E.M.T. (publié en Mars 1963).

III - NAVIGATION INTERIEURE ET RHENANE -

En matière de transports par voie de navigation intérieure, les principaux problèmes qui se posent à l'heure actuelle entre la France et l'Allemagne concernent, d'une part, les péages à appliquer sur la Moselle, d'autre part, le projet d'aménagement du Rhin en aval de STRASBOURG.

1) Péages de la Moselle :

La canalisation de la Moselle de COBLANCE à THIOVILLE doit être achevée dans le courant de 1964.

Il importe donc que la question des péages, formellement prévus dans la Convention sur la Moselle du 27 Octobre 1956 soit rapidement tranchée. Les Allemands souhaiteraient que ces péages fussent relativement élevés (identiques à ceux qui sont appliqués sur le Main et sur le Neckar et qui viennent d'être relevés), alors que les Français estiment au contraire que des péages trop importants réduiraient à néant les avantages à retirer de la canalisation.

A l'heure actuelle, les discussions se poursuivent au sein de la Commission tripartite de la Moselle, qui groupe la France, le Luxembourg et l'Allemagne. Il semble que le point de vue français qui se fonde sur des arguments juridiques (ne pas remettre en cause ce qui a été fixé par le traité) doivent finalement l'emporter.

2) Aménagement du Rhin en aval de STRASBOURG :

L'aménagement du Rhin en aval de STRASBOURG est un projet qui intéresse avant tout la France et essentiellement le port de STRASBOURG, du moins pour l'instant. Celui-ci, dont le trafic n'a jamais pu retrouver le niveau élevé qu'il avait atteint en 1956, ne voit pas en effet arriver sans appréhension le jour où la Moselle canalisée sera ouverte à la navigation à grand gabarit.

Déjà, la construction du Grand Canal d'Alsace, en facilitant la navigation rhénane vers l'amont, a dépossédé STRASBOURG au profit de BALE d'une très grande partie de trafic à destination de la Suisse. La décision de canaliser la Moselle, qui devait être compensée pour STRASBOURG par l'amélioration de ses liaisons navigables avec son hinterland (Canal des Houillères vers la Sarre et Canal de la Marne au Rhin vers le Bassin Parisien) et surtout par la promesse de ne pas laisser STRASBOURG à l'écart d'une éventuelle liaison Rhin-Rhône, a amené les responsables de l'économie alsacienne à rechercher de nouveaux débouchés et de nouveaux courants de trafic. Avec le concours des collectivités locales, de nouvelles zones industrielles et portuaires (raffineries de pétrole, constructions mécaniques, stockage de céréales) ont été ainsi implantées le long de la rive gauche du Rhin. Mais si cet effort d'industrialisation s'est trouvé facilité au Sud de STRASBOURG par la construction du Grand Canal d'Alsace qui double le Rhin sur la plus grande partie de son cours, il n'en est plus de même au Nord de STRASBOURG où le Rhin, dans son état naturel, est un fleuve au courant rapide et au chenal relativement étroit et sinueux. De plus, dans ce secteur, la multiplication des gravières, dont la production est exportée par le Rhin jusqu'en Hollande, amène des bateaux à stationner en permanence le long des rives du fleuve, ce qui constitue une gêne indiscutable pour la navigation, surtout la nuit et en période de basses eaux.

C'est pour toutes ces raisons que les autorités alsaciennes souhaitent vivement que l'aménagement du Rhin soit poursuivi au-delà de STRASBOURG, au moins jusqu'à la frontière franco-allemande, comme le Traité de Versailles en a formellement reconnu le droit à la France.

Les conditions dans lesquelles cet aménagement sera poursuivi doivent faire l'objet d'échanges de vues entre la France et l'Allemagne, mais jusqu'à présent aucune décision de principe n'a encore été prise par les deux Gouvernements.

Nul doute que, du côté allemand, on évoque à cette occasion l'urgence encore plus grande d'un autre projet d'aménagement du Rhin, déclaré d'intérêt européen en 1953 par le Conseil des Ministres de la C.E.M.T. et au financement duquel les Allemands voudraient intéresser tous les usagers du fleuve et non pas la seule puissance riveraine : l'approfondissement du secteur compris entre MANNHEIM et ST-GOAR.

Pour faire aboutir leur projet, les Français devront donc convaincre les Allemands des avantages que leur apportera la poursuite des travaux d'aménagement du Rhin en aval de STRASBOURG :

a) du point de vue de la navigation :

- meilleure desserte à l'amont du port de KARLSRUHE et de ses nouvelles raffineries,
- meilleure desserte du port de KEHL à l'aval,
- intérêt supplémentaire du projet en cas de réalisation de l'aménagement du Rhin Supérieur entre BALE et CONSTANCE.

b) du point de vue économique :

- apport d'énergie hydro-électrique dans une région en pleine expansion,
- récupération de terrains utilisables pour l'implantation de nouvelles zones industrielles et portuaires,

Les deux problèmes des péages sur la Moselle et de l'aménagement du Rhin en aval de STRASBOURG font actuellement l'objet d'échanges de vues entre la France et l'Allemagne

CONCLUSION -

L'examen des principales questions qui se posent entre les deux pays en matière de transports, tout au moins en matière de transports terrestres permet de constater qu'il n'y a pas, dans ce secteur de graves points de friction entre la France et l'Allemagne.

Que ce soit dans le cadre des conférences internationales chargées d'examiner les questions de transports, ou dans les enceintes plus restreintes des organismes européens, la coopération franco-allemande en matière de transports n'a pas attendu la consécration officielle du 22 Janvier 1963 pour s'inscrire dans la réalité des faits. Des deux côtés, les problèmes sont examinés avec la plus grande franchise et la plus large compréhension.

Dans la mesure où il apparaît souhaitable d'étendre au secteur des transports l'effort général de coopération franco-allemande prévue par le Traité du 22 janvier 1963, la France pourrait proposer à sa partenaire de rechercher des accords sur les points suivants :

a) Transports routiers -

- Mise en place d'une tarification routière internationale directe entre les deux pays, dégressive à la distance et qui pourrait s'appliquer, dans un premier stade, aux produits couverts par le Traité de la C.E.C.A., puis, dans un deuxième stade, aux autres produits.

- Organisation en trafic international de bureaux régionaux de fret permettant aux transporteurs des deux pays de trouver aisément du fret de retour ; ainsi par exemple les bureaux régionaux de fret de Strasbourg, Paris et Lille pourraient être utilisés par les transporteurs allemands, sous réserve de réciprocité, des bureaux de fret ouverts aux transporteurs français étant par exemple installés à Cologne, Dusseldorg et Franfort.
- Assouplissement de la réglementation en ce qui concerne la gestion des transports routiers internationaux par exemple par la facilitation des passages en douane (aménagement des points de passage douanier intéressés, durée de fermeture plus courte) ; libération des transports internationaux pour compte propre, celle-ci étant d'ailleurs prévue dans le cadre de la C.E.E.

b) Transports ferroviaires -

- Mise en oeuvre des tarifs ferroviaires directs internationaux entre la France et l'Allemagne pour les produits non C.E.C.A. (la S.N.C.F. et la D.B. ont déjà pris des contacts à ce sujet).
- Octroi de billets à tarif très réduit pour les groupes de jeunes allemands se rendant en France et réciproquement (une telle mesure pourrait être considérée pour le complément de l'accord sur la jeunesse, signé à Bonn en juillet 1963, la charge financière en résultant devant être supportée par le Budget de la Jeunesse et des Sports ou de l'Education Nationale).

c) Transports par voie d'eau -

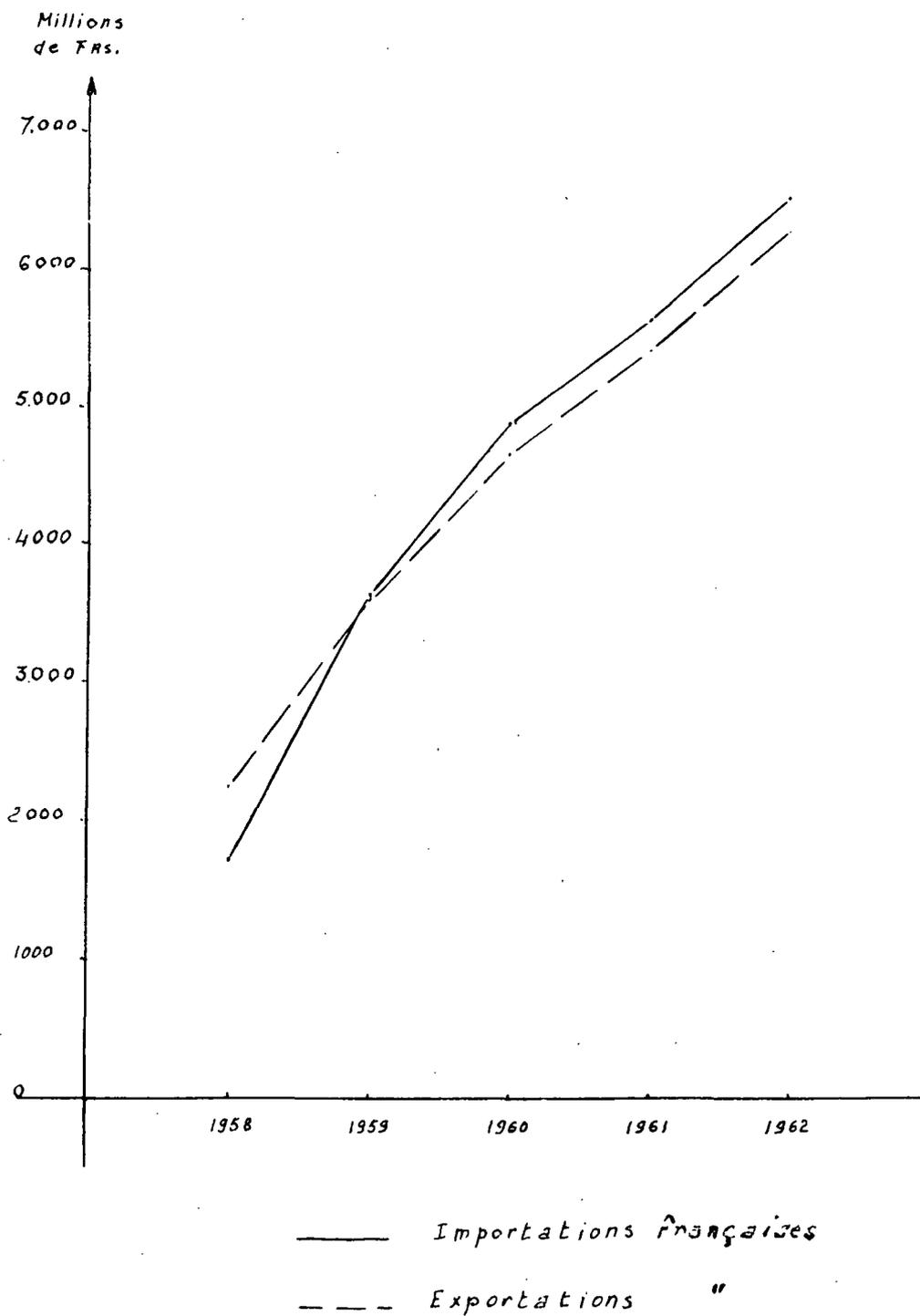
- Fixation du niveau des péages sur la Moselle (à un niveau aussi modéré que possible du point de vue français).
- Décision de principe concernant l'aménagement du Rhin en aval de Strasbourg.

L'ouverture de négociations simultanées sur les points ci-dessus évoqués pourrait aboutir à un accord d'ensemble où chaque pays trouverait un minimum de satisfactions. En effet, si les mesures préconisées en matière de transport routier avantageraient particulièrement les Allemands, c'est sur le plan des transports par voie d'eau que des compensations pourraient être recherchées en faveur des intérêts français.

Ces accords à négocier devraient bien entendu être présentés comme anticipant sur les mesures à prendre dans le cadre de la future Politique Commune Européenne des Transports, et se conformer aux orientations générales de cette politique, pour autant qu'on les connaisse actuellement.

ANNEXE 1

DEVELOPPEMENT DES ECHANGES FRANCO-ALLEMANDS
ENTRE 1958 ET 1962



Origine : S.N.C.F.

ANNEXE 2

TRAFIC INTERNATIONAL MARCHANDISES

Trafic franco-allemand par points-frontières

- Tous tarifs réunis -

ANNEE 1962

Points-frontières	Importations (milliers de tonnes)	Exportations (milliers de tonnes)	Ensemble (milliers de tonnes)	
BRAY-DUNES	7,42	1,26	8,68	
ARMENTIERS	1,43	0,09	1,52	
TOURCOING	41,3	11,1	52,4	
BAISIEUX	3,67	0,13	3,80	
BLANC-MISSERON	25,6	10,4	36,0	
FEIGNIES	0,95	0,50	1,45	
JEUMONT	550,8	121,7	672,5	
ANOR	20,7	0,32	21,02	
ECOUVIEZ	151,5	7,88	159,38	
GIVET	398,7	3,29	401,99	
Mt-St-MARTIN : L	690,3	7,12	697,42	%
ZOUFTHEEN : O	3,73	0,89	4,62	
APACH : R	2.685,0	743,3	3.428,3	
BOUZONVILLE : R	662,3	2.008,0	2.670,3	
BLIESBRUCK : A	36,6	27,1	63,7	80,70
HARGARTEN F. : I	1.703,0	7.294,0	8.997,0	
FORBACH : N	2.179,0	1.207,0	3.386,0	
SARREGUEMINES : E	956,6	177,2	1.133,8	
WISSEMBOURG : A	40,7	16,2	56,9	
LAUTERBOURG : L	185,2	506,5	691,7	
STRASBOURG : S	1.191,0	602,6	1.793,6	13,57
KEHL : A	193,4	578,4	771,8	
NEUENBOURG Fre : C	30,5	60,2	90,7	
St-Louis Ht-R. : E	2,29	0,37	2,66	
BALE	3,34	17,2	20,54	
TOULON	4,35		4,35	
MARSEILLE	1,56	0,20	1,76	
Pt DE BOUC	1,12		1,12	
BAYONNE	18,4	17,2	35,6	
BORDEAUX	1,84	5,35	7,19	
TONNAY-Cte		2,55	2,55	
LA ROCHELLE	0,09	1,26	1,35	
NANTES CH.	1,11		1,11	
CAEN	0,33	7,66	7,99	
St-MALO		7,18	7,18	
LE HAVRE	1,83	0,35	2,18	
CALAIS	1,15	0,14	1,29	
Autres	5,55	1,78	7,33	
TOTAL	11.805,52	13.449,71	25255,23	

N.B. A noter que plus de 80 % du trafic passe la frontière entre Longwy et Sarreguemines.