

M.J.

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

Service des Affaires Economiques
et Internationales

SAEI -° 2510

NOTE D INFORMATION N° 14

LA POLITIQUE COMMUNE DES TRANSPORTS DANS LE
CADRE DU TRAITE INSTITUANT LA COMMUNAUTE
ECONOMIQUE EUROPEENNE.

CDAT
8859

Aout 1963.



LA POLITIQUE COMMUNE DES TRANSPORTS DANS LE
CADRE DU TRAITE INSTITUANT LA COMMUNAUTE
ECONOMIQUE EUROPEENNE.

I - EVOLUTION DU PROBLEME.

Le traité de Rome a pour objet d'instituer une communauté économique européenne, en dépassant le cadre d'une simple union douanière, et en obligeant les Etats signataires à établir des politiques communes dans les secteurs clés de l'économie.

En particulier le Titre IV du Traité (articles 74 à 84) prévoit l'instauration d'une politique commune en matière de transports. Cependant, pour atteindre ce résultat, le Titre IV ne fixe pas un véritable programme d'action comportant une série de mesures précises.

Aussi, la politique commune des transports ne peut-elle vraiment naître que d'une volonté des Etats de la bâtir ensemble.

L'une des premières actions communautaires dans ce sens a consisté en une tentative de définition de ce que pourrait être une politique européenne commune des transports.

A cet effet, la Commission de la C.E.E. a, en Avril 1961, publié un "Mémoire sur l'orientation à donner à la politique commune des transports", qui était destiné essentiellement à susciter des discussions tant au sein des instances communautaires que dans les divers organismes représentatifs. D'inspiration largement libérale, ce document préconisait une intégration européenne des transports. Il prévoyait en particulier une large libération des transports sur le plan national et sur le plan international, et la participation des transporteurs non résidents aux transports intérieurs des Etats Membres, assortie de quelques mesures tarifaires, par ailleurs assez mal définies.

Divers débats ont eu lieu au Conseil sur ce document : ils ont fait apparaître l'existence de deux tendances, les Pays-Bas, et à moindre degré l'Italie, souhaitant une très large libération des transports, la France et l'Allemagne préconisant avant tout l'organisation économique de ce secteur.

En Mai 1962, la Commission présentait aux Etats un nouveau document intitulé : "Programme d'action en matière de politique commune des transports". S'il ne constituait pas encore une "proposition de la Commission" au sens du Traité de Rome, ce nouveau document était plus précis que le premier, et assorti d'un calendrier déterminant les dates de mise en vigueur des dispositions qu'il envisageait au cours de la période de transition (c'est-à-dire jusqu'au 1er Janvier 1971).

Ces propositions consistaient essentiellement en une large et rapide libéralisation des transports par route, par fer et par voie navigable, une tarification à fourchette introduite progressivement, quelques mesures d'harmonisation dans les domaines fiscaux, techniques et sociaux, et une coordination des investissements.

A partir de ce document, le Conseil des Ministres décidait, le 14 Juin 1962, de préparer une résolution fixant, pour une première période de trois ans (1963-1965), le cadre général d'une politique commune des transports, ainsi que la liste et l'économie des dispositions à prendre en la matière.

Il apparut très vite, au cours des négociations, qu'une politique commune des transports acceptable par tous devait reposer sur les trois principes de base suivants : organisation du marché, élargissement de l'accès au marché, harmonisation des conditions de concurrence. A cette fin, les experts gouvernementaux préparaient, au cours du deuxième semestre 1962, à l'intention du Conseil, une résolution prévoyant, en ce qui concerne le transport des marchandises, l'instauration d'une tarification à fourchette pour organiser le marché, la création d'un contingent européen routier - qui devrait s'accroître progressivement tout en laissant subsister les contingents bilatéraux - pour élargir le marché, enfin diverses mesures d'harmonisation dans le domaine fiscal et social, pour permettre une égalisation des conditions de concurrence.

Présenté au Conseil le 25 Janvier, puis le 8 Mars 1963, ce projet de résolution, dont l'adoption aurait requis l'unanimité, ne put aboutir en raison de l'hostilité néerlandaise à toute mesure d'organisation visant la navigation rhénane.

Eclairée par les débats, la Commission faisait connaître qu'elle serait en mesure d'adresser au Conseil, pour une session fixée au 14 Juin 1963, un certain nombre de propositions concrètes à prendre pour le démarrage effectif de la politique des transports.

Fin Mai 1963 en effet, la Commission adressait au Conseil cinq propositions relatives à la politique commune des transports; le 14 Juin, le Conseil les transmettait pour avis au Comité Economique et Social et à l'Assemblée Parlementaire Européenne, selon la procédure de l'article 75 du Traité.

II - ANALYSE DES PROPOSITIONS DE LA COMMISSION.

Les cinq propositions de la Commission tendent à régler les problèmes essentiels posés par l'organisation du marché des transports, son élargissement, et l'harmonisation des conditions de concurrence.

a) Organisation du marché : La Commission prévoit de régler ce problème par l'instauration généralisée d'un système de tarification à fourchette des prix de transport. Elle a présenté à cet effet une proposition de règlement. Si ce règlement est adopté, il sera donc applicable de plano dans tous les Etats membres.

Que prévoit cette proposition de règlement ?

- d'abord la mise en place d'un système de tarification à fourchette, pour tous les transports exécutés sur le territoire de la C.E.E. par fer, par route, ou par voie navigable. Les tarifs, qui pourront être diversifiés, devront être basés sur les coûts des prestations de transport; l'ouverture des fourchettes sera comprise entre 10 % et 30 %;

- ensuite des règles pour l'établissement de ces tarifs, laissant à la profession l'initiative des propositions, et aux Etats l'homologation et le contrôle;

- une publicité obligatoire et préalable des tarifs à fourchette enfin, bien que la Commission prévoit certaines possibilités de dérogation en permettant aux transporteurs, dans des cas déterminés, de conclure des contrats particuliers secrets fixant des prix de transport hors des limites de la fourchette.

b) Elargissement du marché : La Commission l'a prévu uniquement dans le secteur, à vrai dire essentiel, des transports routiers, par une proposition de règlement instituant un contingent communautaire routier. Les licences communautaires délivrées au titre de ce contingent permettront aux transporteurs qui en bénéficieront "d'effectuer des transports sur toutes les relations de trafic entre les Etats membres".

Les contingents bilatéraux qui sont la base, actuellement, du trafic routier entre pays, seront bloqués en 1964, après que les procédures de délivrance des autorisations aient été uniformisées (une proposition de directive spéciale a été préparée à cet effet). Ces contingents bilatéraux seraient ensuite progressivement diminués, et disparaîtraient en 1970, tandis que le volume du contingent communautaire augmenterait pour faire face d'une part aux besoins que les contingents bilatéraux réduits ne suffiront plus à satisfaire, d'autre part à l'expansion des échanges entre les pays de la Communauté.

Un contingent communautaire de démarrage de 750 autorisations est prévu, avec une clé de répartition provisoire entre les Etats (25 % pour la France). Pour assister la Commission dans la gestion du contingent communautaire, un Comité d'experts des Etats sera institué, et consulté tant sur le développement du contingent communautaire que sur les modifications éventuelles à apporter à la répartition initiale.

c) Harmonisation des conditions de concurrence :

Par une proposition de décision (qui a une portée juridique moindre qu'un règlement), la Commission prévoit cette harmonisation surtout dans le domaine fiscal et social, mais également dans celui des assurances et des obligations de service public incombant à certains modes de transport.

- En matière fiscale, la Commission préconise :

- à court terme (1er Janvier 1965) la suppression des doubles impositions frappant les véhicules de transport routier à l'occasion de transports internationaux, ainsi que l'uniformisation des dispositions relatives à la franchise des carburants,

- à moyen terme (1er Janvier 1967), l'application aux transports par route, par fer et par voie navigable du régime général de taxes sur le chiffre d'affaires en vigueur dans chaque Etat membre, compte tenu des décisions que le Conseil pourrait prendre en vue de l'introduction d'un système commun de taxes sur le chiffre d'affaires.

- à plus long terme (1er Janvier 1969) l'aménagement des taxes et redevances spécifiques, pour réaliser la mise à la charge des usagers, des coûts des infrastructures de transports qui leur sont imputables. D'ailleurs, dans un projet de règlement spécial, la Commission propose l'organisation d'une enquête sur ces coûts d'infrastructure.

- En matière d'assurance, la Commission prévoit, pour les transports par route et par voie navigable, d'une part un régime d'assurance obligatoire dans le domaine de la responsabilité civile à l'égard des tiers, et d'autre part l'harmonisation des dispositions relatives à l'assurance concernant la responsabilité du transporteur pour les dommages survenus aux marchandises.

Les obligations de service public qu'imposent les Etats aux transporteurs doivent, selon le projet de la Commission, être aussi réduites que possible. La Commission prévoit en particulier un réexamen de ces obligations, une compensation des charges qui en découlent, et la normalisation des comptes des entreprises ferroviaires.

- En matière sociale la Commission propose essentiellement l'harmonisation, dans chaque mode de transport, des prescriptions concernant la composition des équipages, la durée du travail et du repos et le régime des heures supplémentaires.

Après son examen par le Comité Economique et Social et par l'Assemblée, l'ensemble de propositions qui viennent d'être brièvement analysées reviendra, à la fin de l'année, devant le Conseil pour décision.

Il est donc permis d'espérer que le démarrage effectif d'une véritable politique commune des transports, ne se réduisant pas à quelques mesures isolées, aura lieu dans les premiers mois de l'année 1964.

