

MINISTÈRE
DES TRAVAUX PUBLICS,
DES TRANSPORTS
ET DU TOURISME

Service des Affaires Économiques
et Internationales

SAEI N° 818

NOTE D'INFORMATION N° 6

RÉALISATIONS ET ORIENTATIONS DU MARCHÉ COMMUN DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

Observatoire Économique
et Statistique des Transports

DOCUMENTATION

Publ. n°

CDAT
8859

PARIS - Juin 1961

Le Traité de Rome consacre aux transports un titre spécial, le Titre IV (articles 74 à 84) et prévoit l'élaboration et la mise en oeuvre d'une politique commune dans ce secteur. Un Marché Commun équilibré suppose en effet un accroissement et une harmonisation des échanges, c'est-à-dire une action sur les divers moyens de transport. Or, ceux-ci ne se ramènent pas à de simples prestations de services, ils représentent aussi une industrie d'une nature particulière, d'où la spécificité qui leur est reconnue par le Traité instituant la CEE.

Tenant compte de la décision générale d'accélération du Traité prise le 12 Mai 1960, les organes communautaires ont fait porter leurs efforts sur différents points, appelés à devenir des règles de politique commune.

Un memorandum vient d'ailleurs d'être adressé par la Commission aux gouvernements des Etats-membres définissant l'orientation qu'elle suggère en ce qui concerne la politique commune des transports.

La Commission a entrepris d'éliminer les discriminations en raison de la nationalité introduites dans les prix et conditions de transports. Le 27 Juin 1960, le Conseil des Ministres adoptait un règlement à cet effet. Parallèlement, les problèmes d'infrastructure ont fait l'objet, le 26 Juin 1960, de recommandations adressées par la Commission aux Etats membres.

Elle s'est en outre efforcée d'obtenir d'une part une meilleure connaissance des coûts réels des transports (les ministres ont ainsi résolu de créer un groupe d'experts gouvernementaux), d'autre part d'élaborer une nomenclature uniforme des marchandises. La Commission a ainsi défini pour chacun des Etats membres les modalités de mise en oeuvre des articles 76, 75 § 1, 80 et 81, et s'est souciée de l'uniformisation des poids et dimensions des véhicules routiers.

L'ensemble des points abordés recouvre donc aussi bien des problèmes de portée générale, que les difficultés d'application. Essayons de les passer en revue et de mettre en lumière les solutions proposées.

.../.

I. - PROBLEMES DE PORTEE GENERALE -A/ APPLICABILITE AUX TRANSPORTS DES REGLES GENERALES DE CONCURRENCE ET INTERPRETATION DU TRAITE EN CE QUI CONCERNE LA NAVIGATION MARITIME ET AERIENNE -

Des controverses se sont fait jour en ce qui concerne la place particulière du Titre IV relative aux transports au sein du traité et partant sur l'application au domaine des transports de certaines règles définies dans le Traité et notamment les règles "communes" figurant au Titre Ier de la 3ème partie du traité consacrée à la "politique de la communauté". (Rappelons que les dispositions relatives aux transports sont incluses dans la 2ème partie du traité "fondements de la Communauté" et que l'article 74 précise : "Les objectifs du traité sont poursuivis par les états membres, en ce qui concerne la matière régie par le présent titre (Titre IV) dans le cadre d'une politique commune des transports").

La Commission, dans un memorandum au Conseil des Ministres du 6 Décembre, a estimé d'une part que les règles générales de concurrence énoncées dans le Traité étaient applicables aux transports et, d'autre part, que l'exclusion des transports maritimes et aériens du seul Titre IV consacré aux transports signifiait que l'ensemble des autres dispositions du Traité étaient, sans restriction, applicables à ces modes de transport.

Ce point de vue n'est pas partagé par l'ensemble des six pays et notamment par la France. Nous estimons en effet que le Titre consacré aux transports a une place bien particulière au sein du Traité et que, s'il convient en effet de s'inspirer des principes généraux du Traité du Marché Commun Européen, il faut le faire par le biais et dans le cadre de la politique commune des transports, mais non en appliquant des règles dites générales à une matière reconnue explicitement comme spécifique et par là-même, échappant à leur champ d'application. Nous estimons par ailleurs que la matière des transports n'est pas dissociable et que la spécificité reconnue aux transports s'étend à l'ensemble des modes de transports.

Si l'article 84, § 2, précise que "des dispositions appropriées pourront être prises pour la navigation maritime et aérienne" par le Conseil des Ministres statuant à l'unanimité, il est évident qu'une telle disposition vise à exclure, pour le moment du moins, ces modes de transports du Marché Commun.

.../.

B/ MODERNISATION DE L'INFRASTRUCTURE -

Etant donné le rôle des transports dans une économie moderne, et compte tenu du développement industriel et régional à escompter du fait du Marché Commun, une infrastructure harmonieusement développée et facilitant de grandes liaisons européennes s'avère nécessaire (électrification plus poussée des réseaux ferrés, création de grands axes routiers et autoroutiers, aménagement et création de voies navigables au gabarit dit "européen" de 1.350 T. et permettant l'emploi efficace de convois poussés). C'est pourquoi, la Commission s'inspirant d'ailleurs dans une large mesure des travaux effectués à ce sujet par la Conférence Européenne des Ministres des Transports et après avoir consulté les Experts des Gouvernements intéressés, a formulé, le 25.6.1960 des recommandations aux pays membres pour le développement de leur infrastructure ferroviaire, routière et par voie navigable, recommandations qui ont été spécialement examinées par le Conseil des Ministres du 6 Décembre.

En ce qui concerne plus particulièrement notre pays, les travaux recommandés sont :

1°) Pour les chemins de fer :

- Electrification des tronçons Creil-Frontière belge par Jeumont et Aulnoye-Frontière belge par Feignies (Nord);
- Electrification Paris-Revigny (Est) ;
- Electrification Strasbourg-Kehl ;
- Electrification Marseille-Vintimille ;
- Amélioration de la liaison Chambéry-Modane.

2°) Pour les routes :

a) Création d'autoroutes : Paris-Bruxelles,
Nancy-Kehl,
Metz-Sarrebruck.

b) Amélioration de liaisons routières :

- aménagement en catégorie II internationale de Nice-Frontière italienne,
- aménagement de la liaison Chambéry-Frontière italienne vers Turin-tunnel transalpin,
- aménagement de Nancy-Langres-Chagny,
- aménagement de la route Thionville-Luxembourg,
- aménagement du tronçon routier Longwy-Mt.St-Martin.

.../.

3°) Pour la voie d'eau :

- Liaison Rhône-Rhin,
- Aménagement au gabarit de I.350 T de la Meuse entre Givet et Troussey.

Il est à noter qu'il s'agit là de recommandations aux termes de l'article 189 du Traité, c'est-à-dire ne liant pas les Gouvernements des Etats membres.

Il est à signaler que la S.N.C.F. a bénéficié d'un prêt de la Banque Européenne d'Investissements, organisme financier créé par le Traité instituant la Communauté Economique Européenne pour le financement des travaux d'électrification de Chambéry-Modane. Les chemins de fer italiens ont de leur côté reçu une aide du même organisme pour l'électrification du parcours Gènes-Modane.

C/ DETERMINATION DU COUT DES TRANSPORTS -

L'élaboration d'une politique commune équilibrée en matière de transports suppose en particulier une bonne connaissance de la situation comparative des entreprises de transports des divers Etats membres en ce qui concerne leurs charges effectives, salariales et fiscales entre autres, permettant de déterminer les éléments susceptibles de servir de base à l'étude des conditions d'un rapprochement des situations de concurrence entre les transporteurs ainsi qu'une connaissance des coûts d'infrastructure et de leur imputation. Pour ce faire, et sur l'initiative de la Commission, les Ministres ont, le 6 Décembre, marqué leur accord sur la création d'un groupe spécialisé d'experts gouvernementaux, chargés d'assister la Commission dans l'élaboration et la mise en oeuvre d'un programme de travail commun en matière d'études de coût des transports, étant entendu que la Commission n'entendait point se substituer aux organismes nationaux responsables en la matière.

Ce groupe de travail s'est réuni pour la première fois en Mars 1961 afin, en particulier, d'examiner les travaux et études en cours dans chacun des 6 pays pour la détermination des prix de revient des entreprises de transport et du coût réel des infrastructures, ainsi que les documents statistiques ou autres, dont ils peuvent disposer en la matière. Il a été convenu que deux-sous-groupes seraient créés, l'un étudiant plus spécialement les problèmes du coût des infrastructures, l'autre les méthodes susceptibles de permettre une bonne connaissance des prix de revient des entreprises de transport. La prochaine réunion du groupe interviendra dans le courant du mois de juillet 1961.

.../.

D/ ETABLISSEMENT D'UNE NOMENCLATURE DE MARCHANDISES
UNIFORME POUR LES BESOINS DE LA STATISTIQUE DES
TRANSPORTS -

Une bonne connaissance de la composition du trafic par types de marchandises présente un intérêt certain pour les études relatives au secteur des transports et constitue en particulier un élément important en vue de l'élaboration de la politique commune des transports prescrits par l'article 74 du Traité de Rome. Les divergences existant actuellement entre les diverses nomenclatures en vigueur ont incité la Commission à se préoccuper de la question, en tenant compte d'ailleurs des travaux effectués dans le sens d'une uniformisation par la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies à Genève. A l'initiative de la Commission des experts gouvernementaux des transports et de la statistique se sont réunis à plusieurs reprises et ont presque achevé leurs travaux, sauf toutefois en ce qui concerne la statistique des marchandises transportées par route. Dès que les experts auront terminé leurs travaux, des contacts bilatéraux seront établis par la Commission avec les Etats membres en vue de fixer les modalités d'application de la nomenclature.

Certains des problèmes d'application ont fait l'objet d'études et de dispositions spéciales que nous allons examiner.

II. - PROBLEMES D'APPLICATION -

A/ DISCRIMINATIONS DANS LE DOMAINE DES PRIX ET CONDI-
TIONS DE TRANSPORT -

La Communauté s'est efforcée, conformément à l'article 79, § 1 du Traité, de supprimer les discriminations "qui consistent en l'application par un transporteur, pour les mêmes marchandises sur les mêmes relations de trafic, de prix et conditions de transport différents en raison du pays d'origine ou de destination "des produits transportés". A cet effet, un règlement a été pris par le Conseil des Ministres le 27 Juin 1960. Si l'on se réfère aux termes du § 3 de l'article 78, ce règlement aurait dû être pris "dans le délai de deux ans à compter de l'entrée en vigueur" du Traité de Rome, mais des difficultés tenant notamment à la question de savoir s'il était nécessaire d'y inclure des mesures de publicité des prix et conditions de transport, ont retardé son élaboration. Tel qu'il a finalement été adopté, ce règlement renvoie, pour la publicité, aux mesures susceptibles d'être prises dans le cadre de la politique commune des

.../.

transports, tout en prévoyant que si de telles mesures n'étaient pas élaborées le 1er juillet 1963, des décisions appropriées seraient prises dans le cadre propre de l'article 79. Ce règlement est entré en vigueur et des mesures d'exécution sont prises sur le plan national.

Par ailleurs, la Commission s'efforcera de déterminer et de prévoir l'élimination des discriminations ne relevant pas de l'article 79 § 1 du Traité. La procédure d'élaboration d'un règlement à cet effet est en cours, et le Conseil Economique et Social, saisi de la question, a, le 15 Novembre 1960, adopté un rapport de sa section spécialisée "Transports" qui estime en particulier "qu'il appartient uniquement à la future politique commune des transports de donner une définition définitive et complète des discriminations".

B/ APPLICATION DE L'ARTICLE 76 -

Cet article, ainsi qu'il a été dit, prohibe toute aggravation par un Etat membre à l'encontre des transporteurs d'autres Etats membres des dispositions régissant les transports à l'entrée en vigueur du Traité. Aucune plainte formelle n'a jusqu'à présent été déposée pour infraction aux dispositions de cet article.

C/ REGLES COMMUNES A APPLIQUER AUX TRANSPORTS INTERNATIONAUX EN APPLICATION DE L'ARTICLE 75 1a DU TRAITE-

Dans une note aux Gouvernements des Etats membres en date du 8 Juin 1960, la Commission a transmis une étude sur la question faisant le point de la réglementation actuelle en matière de transports internationaux dans les pays de l'Europe des Six, ainsi que des accords internationaux spécifiques, et marqué son désir de proposer dans le courant de l'année 1961, la fixation d'un cadre de règles communes à adopter pour le transport international.

D/ POIDS ET DIMENSIONS DES VEHICULES ROUTIERS -

La Commission de la C.E.E. s'est préoccupée de l'uniformisation des poids et dimensions des véhicules routiers affectés aux transports de marchandises, bien que la Conférence Européenne des Ministres des Transports se soit elle aussi saisie antérieurement de la question dans le cadre des 17 pays y adhérant et représentant l'ensemble de l'Europe Occidentale.

Le 5 octobre, les Ministres des Transports de 13 pays de la C.E.M.T. ont adopté une résolution proposée par la France marquant leur accord, notamment sur une charge par essieu de 10 T. et une longueur de trains routiers de 16m,50.

.../.

Deux pays de la C.E.E. (ITALIE et PAYS BAS) ayant voté contre, en raison de l'insuffisance à leurs yeux de la longueur acceptée pour les trains routiers, la Commission a estimé que le problème subsistait dans le cadre de la C.E.E. et a soumis la question au Conseil des Ministres du 6 Décembre en demandant la constitution d'un groupe d'experts gouvernementaux chargés d'étudier la question. Un accord à cet effet n'ayant pu intervenir, la Commission a néanmoins décidé de continuer à se saisir de ce problème en vertu des pouvoirs que lui confère le Traité.

E/ MEMORANDUM DE LA COMMISSION -

A l'époque où ces mesures ont été prises ou préconisées, la politique commune n'était pas définie. Elle ne l'est pas encore maintenant, mais la Commission a, au début du mois de Mai 1961, transmis aux gouvernements des états membres un long memorandum sur l'orientation à donner en ce qui concerne la politique commune des transports. Ce memorandum ne constitue pas une proposition formelle de la Commission, mais une large base de discussion avec les gouvernements et les milieux professionnels. Un Conseil des Ministres des Transports prévu pour le 26 Juin doit commencer à débattre de cette politique commune, mais il est bien évident étant donné l'ampleur de la tâche à entreprendre, que de nombreuses autres discussions devront avoir lieu avant que les éléments essentiels de la politique commune puissent être concrétisés par une politique harmonisée des transports des Etats membres. Quoi qu'il en soit, il est important qu'un accord se fasse rapidement sur les principes généraux de la politique commune afin, en particulier, de faciliter les orientations des politiques nationales de transports qui devront subir, sans à-coups, les adaptations nécessaires.

*
* *
*

Bientôt parvenu au terme de la première période transitoire prévue au traité, il convient de s'apercevoir que ces dispositions ne constituent pas seulement une union douanière mais supposent une approche de l'intégration économique. Il ne s'agit pas seulement de favoriser la saine concurrence des économies nationales, mais de promouvoir leur harmonisation en vue de tendre à la réalisation de l'optimum économique européen.

A cela précisément s'appliquent les politiques communes prévues à Rome. Les règles applicables aux transports, élaborées dans ce cadre, feraient de ce secteur un élément moteur essentiel du Marché Commun, et permettraient à cette organisation de constituer un vaste ensemble à l'échelle du monde de demain./.