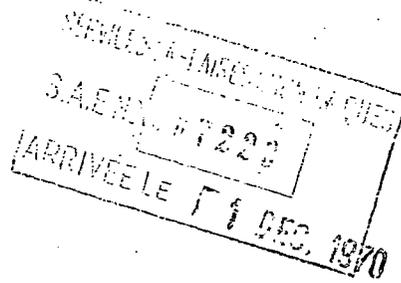


Les Transports maritimes dans le cadre de la C.E.E
Rapport du groupe de travail.
Rapport CARON

1971

00481

27 NOV. 1970



DECISION

En vue d'examiner, dans le contexte d'un élargissement de la Communauté à d'autres pays européens, la question de l'application du Traité de Rome aux Transports Maritimes et les modalités dont pourrait éventuellement être assortie cette application, je charge Monsieur CARON assisté de Monsieur BRUTE de REMUR, de diriger un Groupe de travail qui comprendra :

- M. VELITCHKOVITCH assisté de M. de VITRY d'AVANCOUFF ;
- M. BARNAUD assisté de M. GRILL ; →
- M. DEBAYLES

Un économiste du S.A.E.I. exercera les fonctions de rapporteur. M. DENCUEIX de la Direction des Ports Maritimes au Ministère de l'Équipement et du Logement, participera aux réunions du Groupe de travail.

Le Président fixera l'ordre du jour des réunions. Les conclusions du Groupe de travail devront me parvenir dans un délai de trois mois et me fournir, en ce qui concerne les Transports Maritimes, les éléments d'appréciation nécessaires à l'élaboration de la "doctrine" du Ministère en matière de politique européenne des Transports.

Pour le Ministre absent
Le Directeur du Cabinet

Laurent CHAZAL

COPIE à : MM. CHAPON
Desnouaix
DEBAYLES
BOZON /
BRUTE de REMUR
CARON

" LES TRANSPORTS MARITIMES DANS LE CADRE DE LA C.E.E. "

RAPPORT du GROUPE de TRAVAIL

SOMMAIRE

Introduction	p. 2
I.- La situation des Transports maritimes dans les pays de la Communauté	p. 5
II.- La politique commune des Transports	p. 26
III.- Les thèses juridiques	p. 36
IV.- Les avantages et les inconvénients des différentes solutions envisageables.	p. 46
V.- Conclusion	p. 66

Le Secteur des Transports maritimes n'a guère été concerné jusqu'à maintenant par l'application du Traité de Rome. Examiner les différentes solutions envisageables en fonction des problèmes que pourrait poser l'application du Traité de Rome aux transports maritimes et des nouvelles données qui sont constituées par l'élargissement possible de la Communauté à la Grande-Bretagne, l'Irlande, la Norvège et le Danemark : tel est l'objet du document qui présente le bilan des travaux du Groupe de Travail " Les Transports Maritimes dans le cadre de la C.E.E. "

La situation actuelle des transports maritimes des pays membres de la C.E.E et des pays candidats est présentée dans une première partie. Elle met en lumière le fait que si le trafic maritime entre les Six est faible puisqu'il représente 8% des échanges intra-communautaires, le trafic maritime entre les "quatre" et les "six" est le triple du Trafic entre pays membres de la C.E.E.

Les objectifs de la politique commune des Transports et le bilan des actions déjà entreprises par la Communauté Européenne dans ce secteur sont rappelées dans une seconde partie.

Les thèses juridiques fondant la position française sont présentées dans une Troisième partie. La thèse française s'appuie sur une interprétation de l'article 84 paragraphe 2 selon laquelle les dispositions générales du Traité ne s'appliquent pas aux Transports maritimes. La procédure pour prendre des dispositions dans ce domaine est celle définie par l'article 84, paragraphe 2, c'est-à-dire des

décisions du Conseil de la Communauté statuant à l'unanimité. Selon cette interprétation, la France dispose donc d'un veto qui est fourni par le verrou que constitue l'article 84.

Cette thèse entraîne que la démarche proposée à propos des différentes dispositions du Traité concernant le transport maritime est une démarche sélective prenant position successivement sur chacune des dispositions étudiées. Les avantages et les inconvénients des solutions envisageables selon cette démarche sont présentés dans une quatrième partie. Cette partie traite successivement de :

a) - la libre circulation des travailleurs

La marge de manœuvre est inexistante car ce problème est une disposition du Traité qui a donné lieu à un règlement 1612/68 du Conseil.

Des conditions précises doivent être fixées pour son application progressive compte tenu des problèmes qui sont liés à la libre circulation des travailleurs.

Cette application progressive ne devrait pas être défavorable aux intérêts français (aussi bien pour la Communauté à six qu'à dix).

b) - la politique sociale commune

Ce problème ne fait pas partie de la politique commune des transports mais les solutions qui lui seront fournies réagiront sur les transports maritimes. L'harmonisation des charges sociales au niveau des dispositions existant en France serait favorable aux intérêts de l'armement français, encore qu'une telle disposition soit peu probable et, de toutes manières, à échéance lointaine.

c) - la liberté d'établissement

Un accord unanime des Etats est nécessaire pour concrétiser son application.

Il s'agit d'une des dispositions qui intéressent le plus vivement certains des intérêts français. La concrétisation de la liberté d'établissement ne rencontre pas d'opposition si des mesures sont adoptées pour préserver la sécurité des approvisionnements et contrôler la vente des navires

e) - les règles de concurrence

Les mesures éventuellement en cause seront à arrêter selon les procédures de l'article 84 paragraphe 2, c'est-à-dire à l'unanimité.

Des initiatives fondées sur des mandats précis pourraient être le fait du Conseil de la Communauté; celles-ci seraient favorables aux intérêts français dans la mesure où elles permettraient de faire face aux positions dominantes extracommunautaires et aux pratiques discriminatoires.

f) - accords commerciaux et accords de transport maritime

Le croisement des articles 113 et 84 fonde la nature des procédures à mettre en oeuvre en ce domaine. Ces procédures exigent donc la règle de l'unanimité.

L'inclusion d'accords de transport maritime dans les accords commerciaux ou la possibilité de poser les problèmes de transport maritime en préalable à la conclusion d'accords commerciaux sont jugées très intéressantes en regard des intérêts français.

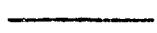
g) - la question des aides étatiques

La solution de cette question relève de l'application de l'article 84 paragraphe 2.

L'harmonisation des régimes d'aide étatique sera délicate à réaliser, elle devrait être légèrement favorable aux intérêts français.

1ère Partie

LA SITUATION ACTUELLE DES TRANSPORTS MARITIMES
DANS LES DIFFERENTS PAYS DE LA COMMUNAUTE



Il est présenté dans cette partie quelques données qui permettent de comparer, au regard des transports maritimes, la situation française à celle des autres pays membres de la Communauté d'une part, et à celle des pays candidats à l'entrée dans la Communauté, d'autre part.

La situation de la France, comparée à celle de ses partenaires, se modifie considérablement selon que l'on considère le cadre de la Communauté actuelle ou celui de la Communauté élargie. Dans le

cadre de la Communauté actuelle, les pays qui sont tout autant chargeurs que transporteurs jouent un rôle déterminant puisqu'il s'agit de l'Allemagne Fédérale, de l'Italie et de la France. Dans le cadre de la Communauté élargie, la position des pays principalement transporteurs se renforce de façon importante avec la venue de la Grande-Bretagne et de la Norvège.

I - LA SITUATION DES ARMEMENTS DANS LES DIFFERENTS PAYS DE LA COMMUNAUTE ELARGIE.

1.- La flotte de commerce des pays membres de la C.E.E. représente environ la moitié, en tonnage, de celle des pays candidats; cette proportion demeure constante que l'on considère les navires pétroliers, les transporteurs de vrac et les autres navires de commerce.

Globalement, la part que représenterait le total des tonnages de chacun des pays de la Communauté élargie, comparé au total mondial, est importante : plus du tiers de la flotte mondiale de navires pétroliers et de navires transporteurs de vrac serait ainsi sous pavillon de l'un des pays de la Communauté élargie.

Dans le cadre de la Communauté actuelle, la situation de la France est moyenne. Si dans ce cadre, la France dispose de la flotte de navires pétroliers la plus importante, elle est distancée par l'Allemagne Fédérale et l'Italie en ce qui concerne les autres types de navires et le total général de la flotte de commerce. Dans le cadre de la Communauté élargie, le poids que représenteraient les flottes britannique et norvégienne serait considérable. Le tonnage de la flotte de commerce britannique représente, en effet, quatre fois celui de la flotte française.

L'examen des Tonnages en construction et en commande pour le compte des pays membres de la C.E.E. ne modifie pas considérablement les tendances indiquées ci-dessus en ce qui concerne les situations respectives des pays membres de la Communauté et des pays candidats. Cet examen montre, par contre, que dans le cadre des Six la France dispose du tonnage le plus important en commande. Ce tonnage en commande est toutefois dans un rapport de 1 à 3 avec celui de la Grande-Bretagne.

Au cours des dernières années, la position des pays candidats s'est renforcée : ainsi la capacité de la flotte marchande des pays membres de l'Association de libre-échange a cru au rythme de 1,5 millions T J B par an entre 1960 et 1969, alors que la capacité de la flotte marchande des pays membres de la C.E.E. croissait, au cours de la même période, de 0,7 millions T J B seulement par an. Cette tendance s'applique à la plupart des catégories de navire, mais les navires pétroliers font exception puisque la capacité de la flotte pétrolière des pays de la C.E.E. a augmenté de 147% de 1955 à 1969 et celle des pays de l'AELE de 115% seulement.

2.- Evolution de la flotte de commerce par tranche de tonnage

La composition de la flotte marchande mondiale par tranche de tonnage accuse, en particulier au cours de la dernière période considérée de 1960 à 1969, une forte tendance aux unités de grandes dimensions, en particulier aux super-pétroliers.

Cette évolution vers les unités de grandes dimensions est également valable pour les flottes des pays de la C.E.E. Alors qu'en 1960, les navires de plus de 30 000 TJB ne représentaient que 2,7% du

tonnage des pays de la C.E.E., en 1969, ce pourcentage était d'environ 26,7%. Le pourcentage des classes comprises entre 20 000 et 30 000 T J B a aussi augmenté (de 9 à 12,1%) ce qui correspond à la moyenne de la flotte mondiale. Pour les navires de moins de 4 000 T J B, la tendance est à la régression (21% à 15,8%) de même que pour ceux compris entre 4 000 et 15 000 T J B (de 61,9% à 39%). En 1960, le tonnage moyen par unité était dans les pays de la C.E.E de 2 750 T J B; en 1969, il était de 3 470 T J B. Sans compter les navires de moins de 1 000 T J B, le tonnage moyen est passé au cours de la même période de 6 300 à 9 000 T J B et correspond donc à peu de chose près à la moyenne mondiale.

Si l'on compare entre elles les flottes des différents pays de la C.E.E. on constate de très sensibles différences dans la répartition des navires de plus de 30 000 T J B, ainsi que dans les pourcentages d'unités de plus petites dimensions. En France, 38,6% du tonnage, en Belgique 28,2%, en Italie 26,9%, aux Pays-Bas 21,4% et en Allemagne 20,5% seulement sont constitués par des grosses unités de plus de 30 000 T J B. En Allemagne, le pourcentage de navires de moins de 7 000 T J B est extrêmement élevé (44,8%). Dans les autres pays de la C.E.E., la part de cette classe de navires n'est que de 21,1% (France), 20,2% (Italie), 22% (Pays-Bas) et 14,3% (Belgique).

C'est également en Allemagne Fédérale que les classes de dimensions moyennes - navires de 7 000 à moins de 30 000 T J B - sont représentées avec les plus faibles pourcentages (34,7%) alors qu'en France elles ne comptent que 40,3%, en Italie 52,9%, aux Pays-Bas 56,7% et en Belgique 57,5%.

En 1969, les flottes des pays de la AELE sont constituées à plus d'un tiers (33,5%) par des navires de 30 000 T J B et plus, contre 1,3% en 1960. Le pourcentage de cette classe de navires est particulièrement élevé dans la flotte norvégienne (43%). Mais en Suède (30,2%), au Danemark (30,8%) et en Grande-Bretagne (27,6%),

également, les pourcentages de ces navires de " 30 000 T J B et plus" sont supérieurs à la moyenne. A l'exception du Portugal qui compte un pourcentage relativement élevé (42,2%) de navires de moins de 7 000 T J B, dans les pays de l'AELE, les classes de 7 000 à moins de 30 000 T J B sont très fortement représentées par rapport aux navires de plus petites dimensions. En Grande-Bretagne, 58,5%, en Suède 49,7% et en Norvège 45,7% du tonnage se répartissent entre des navires de ces classes.

3.- Evolution de la flotte marchande par classes d'âge

Au 30 Juin 1969, 56,0% du tonnage total de la flotte marchande mondiale, exprimé en tonneaux de jauge brute, avait moins de 10 ans. 27,0% du tonnage avait de "10 à moins de 20 ans"; 14,0% de "20 à moins de 30 ans" et 3,0% "plus de trente ans".

Si l'on compare la pyramide des âges de la flotte marchande des pays de la C.E.E. avec celle des pays de l'AELE et des autres pays, on constate que le pourcentage de navires de moins de 10 ans avoisine 56% dans les pays de la C.E.E., 68% dans les pays de l'AELE et 51% dans les autres pays. Ce pourcentage élevé pour les pays de l'AELE s'explique par le fait que nombre de pétroliers y sont de construction récente (76% ont moins de 10 ans). Mais, même pour les autres catégories de navires représentant 61% du tonnage, le pourcentage dans ce groupe d'âge était supérieur à la moyenne

II - L'IMPORTANCE ET LA SITUATION DES FONDS DE COMMERCE ET
L'ARMEMENT FRANCAIS

Le Comité Central des Armateurs de France a réalisé une étude consacrée aux trafics tiers (cf. "Etude Trafic Tiers" décembre 1970).

Dans ce document, les trafics tiers totaux réalisés par l'Armement français atteignent 12,75 millions de tonnes de marchandises sèches dont 5,4 millions de tonnes de marchandises diverses. Les trafics tiers toutes zones représentent par rapport au commerce extérieur maritime français 26% pour les marchandises sèches et 23% pour les marchandises diverses, et par rapport à l'ensemble de l'activité de l'armement français 42,5% pour les marchandises sèches et 35,6% pour les marchandises diverses.

L'étude traite particulièrement des trafics tiers français dans les ports de la Mer du Nord.

En effet, l'existence de 8,8 millions de tonnes de détournements de trafics (notamment vers les ports belges et néerlandais) entraîne que le pavillon français n'est pas véritablement tiers transporteur de l'ensemble du volume du trafic comptabilisé dans le "trafic tiers".

C'est pourquoi le trafic tiers pur est distingué du trafic tiers global. N'est pas comptabilisé comme trafic tiers tout trafic assuré par le pavillon français résultant d'un débarquement ou d'un embarquement en un port étranger de marchandises origine ou destination finale France.

La différence des trafics tiers toutes zones et des trafics tiers Mer du Nord représente un solde de trafic tiers véritable puisque

les détournements de trafic ne se font que dans les ports de la Mer du Nord, ce qui représente 5,9 millions de tonnes de véritable trafic tiers. L'affirmation précédente devrait être tempérée en toute rigueur par les détournements de trafic vers d'autres ports, les ports italiens par exemple (il s'agit toutefois de détournements négligeables).

En ce qui concerne le trafic tiers dans les ports d'Europe du Nord, le C.C.A.F. a évalué pour chacun des trois pays riverains (HOLLANDE, BELGIQUE, ALLEMAGNE) le trafic tiers global et le montant des détournements de trafic.

Les résultats suivants sont obtenus :

<u>HOLLANDE</u> :	3,7	M.T de trafic tiers
	- <u>3,1</u>	M.T de DETRA (détournement de trafic)
	0,6	M.T
<u>ALLEMAGNE</u> :	1,4	M.T de trafic tiers
	- <u>0,3</u>	M.T de DETRA (" ")
	1,1	M.T
<u>BELGIQUE</u> :	1,8	M.T de trafic tiers
	- <u>5,4</u>	M.T de DETRA (" ")
	0	

Il convient d'observer que cette décontraction par pays permet d'obtenir une première borne de l'évaluation du trafic tiers - 1,7 millions de tonnes. Cette borne est différente de celle qui aurait été obtenue si l'on avait seulement examiné l'agrégat de ces données pour la Mer du Nord.

Le C.C.A.F. a poursuivi la décontraction des données en comparant trafic tiers et détournements de trafic pour différentes classes de produits. De cette nouvelle décontraction, il vient une nouvelle évaluation. Sur 6,9 millions de tonnes de marchandises diverses montant du trafic tiers global de la Mer du Nord, 5,3 millions de tonnes, au moins, seraient constituées par du trafic tiers pur.

Le C.C.A.F. évalue donc à 11,2 millions de tonnes, la borne inférieure du trafic tiers pur, toutes zones confondues.

III - LA POSITION RESPECTIVE DES DIFFERENTS PAYS EN TANT QUE
TRANSPORTEUR ET TANT QUE CHARGEUR

A - République Fédérale d'Allemagne

En 1967, les marchandises relevant du trafic avec les ports étrangers, arrivées et chargées dans les ports maritimes de la R.A.F. ont été transportées pour 31% par des navires allemands. Ceux-ci ont transporté 28% des marchandises déchargées et 42% des marchandises expédiées. Le pourcentage des navires originaux de la R.A.F. a baissé depuis 1960 (38,5%). Le pourcentage des navires provenant des autres pays a aussi baissé passant de 12% en 1960 à 9% en 1967.

B - France

Le trafic total des ports maritimes français (réception + expédition) avec les ports étrangers en 1967 a été assuré pour 39,2% par des navires français.

Les marchandises reçues ont été transportées pour 42% par des navires français tandis que les marchandises expédiées ne l'ont été que dans la proportion de 24%. (les chiffres 1967 ont été fournis pour respecter la cohérence avec les données des autres pays).

C - Italie

Les marchandises en provenance ou à destination de l'étranger chargées ou déchargées dans les ports maritimes italiens en 1967

ont été transportées pour 22,8% par des navires italiens. Les marchandises reçues ont été transportées pour 23,5% par des navires italiens et les marchandises expédiées dans la proportion de 19,1%

Ainsi la part des navires italiens a diminué passant de 34,6% en 1960 à 22,8% en 1967.

La part des autres pays de la C.E.E. a crû de façon sensible (de 5,9% en 1955 à 9,2% en 1967), de même que celle des pays scandinaves. Par contre, la part du pavillon britannique est en baisse.

D - Pays-Bas

La part du pavillon néerlandais dans les importations et exportations maritimes néerlandaises est en 1967, de 1 %, à raison de 7,7% pour les réceptions et de 22,4% pour les expéditions.

Cette part très faible est liée au caractère international des ports néerlandais, approvisionnant notamment l'Allemagne.

E - Belgique

Les navires belges n'ont participé aux livraisons et aux expéditions de marchandises que pour 6,4% à raison de 7,2% pour les réceptions et de 4,7% pour les expéditions.

F - Ce même type de renseignements n'est pas actuellement disponible pour les 4 autres pays.

G - Récapitulation

656,3 millions de tonnes ont été chargées et déchargées en 1967 dans les ports de la Communauté,

247 millions de tonnes, soit 37,7%, ont été transportées par des navires aux pavillons des pays de la Communauté.

La répartition selon ces pavillons est la suivante, en ce qui concerne le transport maritime entre les six pays membres de la C.E.E.

- pour la R.F.A. : 75,8 millions de tonnes, soit 11,6%
- pour les Pays-Bas : 35 millions de tonnes, soit 5,3%
- pour l'Italie : 53,7 millions de tonnes, soit 8,2%
- pour la Belgique : 8,8 millions de tonnes, soit 1,3%

Les navires au pavillon de Grande-Bretagne ont transporté
65,2 millions de tonnes, soit 9,9%

IV - LES TRANSPORTS MARITIMES INTRACOMMUNAUTAIRES

1.- En 1967, le trafic maritime intracommunautaire (les six pays membres de la C.E.E.) a atteint 21,85 millions de tonnes de marchandises (sur la base des réceptions).

Ainsi, le trafic maritime entre pays membres de la C.E.E. représente une faible part du trafic maritime total des pays membres de la C.E.E. (43,7 millions de tonnes sur 644 millions de tonnes, soit 6,8%).

Il faut comparer ce chiffre à 243 millions de tonnes qui représentent la somme du trafic de marchandises entre les 6 pays de la C.E.E.

Ainsi, en 1967, la part du trafic maritime dans les échanges intracommunautaires (à 6) est de 8%.

Il faut constater que la part du transport maritime est très largement inférieure à celle du transport par voie navigable dont les règles tarifaires sont comparables. En effet, 138 millions de tonnes de marchandises ont été transportées par voie navigable entre les 6 pays de la C.E.E. en 1967.

2. Les estimations concernant le trafic de la Communauté élargie ne peuvent pas encore être fournies avec rigueur.

Le chiffre de 63 millions de tonnes a été avancé, avec réserves, par la Communauté Economique Européenne pour évaluer le trafic maritime des "quatre" pays candidats avec ceux de la C.E.E.

Pour la Grande-Bretagne, la Norvège et l'Irlande, les échanges avec les pays de la C.E.E. se font exclusivement par voie maritime; les seuls échanges terrestres entre le Danemark et le reste du monde sont des échanges avec la C.E.E. et ils représentent 6,2 millions de tonnes.

Les échanges entre la C.E.E. et les "quatre" atteignent donc 69 millions de tonnes (en 1967).

Les indications précédentes montrent toutefois que le trafic entre les "quatre" et la C.E.E. est le triple du trafic entre les pays de la C.E.E. : l'addition à ce résultat des flux entre les "quatre" augmentera encore la part de ceux-ci.

TONNAGE EN CONSTRUCTION ET EN COMMANDE POUR LE COMPTE
DES PAYS DE LA C.E.E. AU 31 JUILLET 1970

	PETROLIERS *		TRANSPORTEURS DE VRAC **		AUTRES CARGOS		TOTAL		NAVIRES A PASSAGERS ***	
	Nombre	1.000 TPL	Nombre	1.000 TPL	Nombre	1.000 TPL	Nombre	1.000 TPL	Nombre	1.000 TJB
Allemagne (Rép. Féd.)	39	1.117	19	1.257	205	1.430	263	3.804	2	12
Belgique	1	24	5	232	6	73	12	329	-	-
France	32	4.850	9	1.074	40	495	81	6.419	3	18
Italie	22	1.621	14	1.471	12	88	48	3.180	8	44
Pays-Bas	15	591	-	-	28	365	43	956	-	-
Total C.E.E.	109	8.203	47	4.034	291	2.451	447	14.688	13	74
Danemark	8	1.647	8	253	26	269	42	2.169	6	44
Grande-Bretagne	106	11.243	86	5.498	122	1.526	314	18.267	6	59
Irlande	-	-	2	52	4	7	6	59	-	-
Norvège	83	9.353	73	5.788	69	539	225	15.680	14	229
(Suède)	(19)	(1.314)	(14)	(1.635)	(35)	(295)	(68)	(3.244)	11	48
Total 5 pays	216	23.557	183	13.226	256	2.636	655	39.419	37	380
Total C.E.E. élargie	325	31.760	230	17.260	547	5.087	1.102	54.107	50	454
Total Monde	680	69.121	598	35.224	1.499	13.692	2.777	118.037	11	741

(D'après Fairplay)

* Y compris les transporteurs de gaz liquide

** Y compris les transporteurs mixtes (O/O O/B/O)

*** TPL non connus

FLOTTE DE COMMERCE DES PAYS DE LA C.E.E. ET DE LA C.E.E. ELARGIE AU 30 JUIN 1970

	PETROLIERS			TRANSPORTEURS DE VRAC			AUTRES NAVIRES DE COMMERCE			TOTAL GENERAL		
	Nombre	1.000 TJB	1.000 TPL	Nombre	1.000 TJB	1.000 TPL	Nombre (1)	1.000 TJB (1)	1.000 TPL (2)	Nombre (1)	1.000 TJB (1)	1.000 TPL (2)
France	133	3.477	5.979	44	731	1.105	583	2.055	2.371	760	6.263	9.455
Allemagne de l'Ouest	147	1.643	2.851	67	1.495	2.425	2.272	4.596	7.000	2.486	7.734	12.276
Belgique	15	305	491	14	318	531	128	424	505	157	1.047	1.527
Italie	291	2.721	4.448	102	2.088	3.364	1.066	2.566	2.520	1.459	7.365	10.332
Pays-Bas	113	1.985	3.326	26	481	739	1.175	2.634	3.350	1.314	5.150	7.415
Total C.E.E.	699	10.131	17.095	253	5.113	8.164	5.224	12.315	15.746	6.176	27.559	41.005
Irlande	7	3	4	5	82	127	53	89	103	75	174	234
Danemark	82	1.340	2.386	20	446	744	937	1.501	2.340	1.039	3.287	5.470
Grande-Bretagne	604	12.032	21.294	205	3.850	6.032	2.436	9.707	11.373	3.245	25.589	38.699
Norvège	373	8.857	15.724	326	6.958	11.264	1.474	3.350	4.402	2.173	19.165	31.390
(Suède)	(138)	(1.609)	(2.826)	(72)	(1.550)	(2.476)	(651)	(1.741)	(1.949)	(861)	(4.900)	(7.251)
Communauté élargie	1.903	33.972	59.329	881	17.999	28.807	10.722	28.703	35.913	13.569	80.674	124.049
Total mondial	6.103	86.140	148.547	2.528	46.652	76.276	30.924	86.894	114.016	39.555	219.686	338.839

D'après le Lloyd's Register

(1) Navires de pêche exclus.

(2) Navires de pêche inclus.

Les flottes marchandes par classe d'âge

Situation au 30.6.1969

P A Y S	Capacité totale 1 000 TJB	(1) Pourcentage par classe d'âge (la flotte du pays = 100)			
		moins de 10 ans	10 à moins de 20 ans	20 à moins de 30 ans	30 ans et plus
RFA	7 027	57,9	38,4	1,4	2,3
France	5 962	57,4	37,7	4,2	0,7
Italie	7 038	50,1	33,7	11,4	4,8
Pays-Bas	5 255	55,3	38,6	4,8	1,3
Belgique	1 052	72,4	24,5	2,3	0,8
Pays de la CEE	26 334	55,8	36,5	5,4	2,3
Grèce	8 581	35,3	40,3	18,7	5,7
Grande-Bretagne	23 844	58,4	31,7	9,1	0,8
Norvège	19 679	77,5	19,6	2,2	0,7
Suède	5 029	73,4	20,6	4,2	1,8
Danemark	3 490	74,4	21,9	2,0	1,8
Portugal	825	35,5	35,5	23,4	5,6
Pays de l'AELE	52 867	67,7	25,6	5,7	1,0
Espagne	5 199	63,8	18,4	7,2	10,6
Finlande	1 930	49,6	39,0	7,1	4,3
URSS	13 705	70,4	20,1	3,7	5,8
USA	19 550	15,3	12,1	65,7	6,9
Canada	2 461	51,5	19,9	9,9	18,7
Argentine	1 218	20,8	32,1	32,8	14,2
Brésil	1 381	47,7	21,6	22,6	8,1
Panama	5 374	25,5	38,2	27,4	8,9
Japon	23 987	78,1	18,9	2,1	0,9
Libéria	29 215	53,4	38,2	8,1	0,3
Monde	211 661	55,6	27,4	13,7	3,3

(1) Les pourcentages se rapportent au tonnage global, et non au nombre de navires.

Les flottes marchandes par tranche de tonnage

Situation au 30.6.1969

TJB

P A Y S	Pourcentages par tranche de tonnage									
	100 à moins de 1000	1000 à moins de 4000	4000 à moins de 7000	7 000 à moins de 10 000	10 000 à moins de 15 000	15 000 à moins de 20 000	20 000 à moins de 30 000	30 000 à moins de 50 000	50 000 à moins de 100.000	100000 et plus
RFA	10,7	16,0	18,1	11,1	8,7	6,5	8,4	14,4	6,1	-
France	3,9	6,8	10,4	13,4	10,5	7,1	9,3	23,6	13,3	1,7
Italie	5,1	7,0	8,1	9,3	16,7	8,5	18,4	20,6	4,7	1,6
Pays-Bas	8,7	4,5	8,7	21,6	20,9	2,8	11,4	12,2	3,3	5,9
Belgique	3,0	4,4	6,9	15,9	23,0	5,1	13,5	28,2	-	-
Pays de la CEE total	7,0	8,8	11,3	13,5	14,2	6,4	12,1	18,2	6,5	2,0
Grèce	2,9	8,5	11,2	24,0	21,0	13,0	11,6	7,2	0,6	-
Grande-Bretagne	2,8	4,8	6,3	18,0	21,4	5,5	13,6	13,1	5,8	8,7
Norvège	2,4	3,1	5,8	5,8	17,7	8,4	13,8	25,5	14,7	2,8
Suède	3,2	5,8	11,1	12,5	11,5	13,4	12,3	16,2	14,0	-
Danemark	7,0	10,5	12,2	10,8	9,3	7,4	12,0	15,8	6,1	8,9
Portugal	9,6	19,3	13,3	9,1	18,3	6,7	14,2	9,5	-	-
Pays de l'AELE total	3,1	4,9	7,0	12,3	18,2	7,5	13,5	18,1	9,8	5,6
Espagne	14,6	18,7	13,1	11,3	10,5	3,9	6,7	7,2	14,0	-
Finlande	4,4	22,8	14,5	9,1	24,7	6,2	9,6	-	8,7	-
URSS	7,3	28,2	13,9	15,0	17,3	6,2	5,0	7,1	-	-
USA	1,4	2,5	7,7	48,0	22,6	10,7	5,4	1,2	0,6	-
Canada	11,0	17,6	11,9	13,0	11,4	30,9	4,2	-	-	-
Argentine	3,0	21,4	10,3	24,0	28,9	8,5	3,9	-	-	-
Brésil	4,2	26,3	25,6	11,5	15,4	1,1	13,7	2,2	-	-
Panama	1,9	12,2	10,7	11,2	16,0	11,7	20,9	11,1	4,2	-
Japon	7,9	10,6	5,5	13,6	8,5	2,5	9,7	19,1	18,1	4,5
Libéria	0,1	1,2	2,7	8,1	17,1	11,2	24,0	25,6	6,6	3,4
Monde total	4,5	9,1	9,1	17,2	16,1	7,7	12,4	14,3	6,9	2,7

COMMERCE INTERNATIONAL MARITIME DES PAYS DE LA C.E.E.

(en 1.000 tonnes)

	1 9 6 8			1 9 6 9			VARIATION 1969/1968		
	Entrées	Sorties	Total	Entrées	Sorties	Total	Entrées	Sorties	Total
Allemagne* (Rép. Féd.)	87.408	24.132	111.540	95.544	24.840	120.384	+ 9,3 %	+ 2,9 %	+ 7,9 %
Belgique	54.420	26.100	80.520	61.788	29.208	90.996	+ 13,5 %	+ 11,9 %	+ 13,0 %
France	122.220	24.348	146.568	144.144	25.344	169.488	+ 17,9 %	+ 4,1 %	+ 15,6 %
Italie	169.116	31.632	200.748	182.640	32.208	214.848	+ 8,0 %	+ 1,8 %	+ 7,0 %
Pays-Bas *	151.488	40.488	191.976	172.572	48.108	220.680	+ 13,9 %	+ 18,8 %	+ 15,0 %
Total C.E.E.	584.652	146.700	731.352	656.688	159.708	816.396	+ 12,3 %	+ 8,9 %	+ 11,6 %
Danemark	25.788	5.268	31.056	28.800	6.100	34.900	+ 11,7 %	+ 15,8 %	+ 12,4 %
Grande-Bretagne	172.833	41.037	213.870	182.575	42.669	225.244	+ 5,6 %	+ 4,0 %	+ 5,3 %
Irlande	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.			
Norvège	17.136	36.048**	53.184	17.520	36.756**	54.276	+ 2,2 %	+ 2,0 %	+ 2,1 %
(Suède)	(41.916)	(27.240***)	(69.156)	(46.116)	(32.112***)	(78.228)	(+ 10,0 %)	(+ 17,9 %)	(+ 13,1 %)
Total 5 pays (sauf Irlande)	257.673	109.583	367.266	275.011	117.637	392.648	+ 6,7 %	+ 7,3 %	+ 6,9 %
Total C.E.E. élargie (sauf Irlande)	842.325	256.293	1.098.618	931.699	277.345	1.209.044	+ 10,6 %	+ 8,2 %	+ 10,1 %
Total monde	2.050.000	2.050.000		2.260.000	2.260.000		+ 10,2 %	+ 10,2 %	

D'après le Bulletin mensuel de l'O.N.U.

* Y compris les transbordements.

** Y compris le minerai de fer suédois transitant par le Norvège (21,5 millions de tonnes en 1968).

*** Minerai embarqué en Norvège non compris.

Trafic maritime de marchandises suivant les principales relations de transport

et suivant le pavillon

en 1.000 t

Relation de trafic	Nationalité du navire								Pays tiers	Ensemble de tous les pavillons
	Pays	Allemagne de l'Est	Pays de la Communauté				Pays AELE			
			Pays-Bas	France	Italie	Belgique	Grande-Bretagne	autres pays AELE		
Trafic entre ports du pays	2.436	-	63	-	1) 1967 -	2	181	101	94	2.877
Trafic avec des ports situés hors du pays .	31.627	577	3.724	2.474	2.453	406	9.518	24.403	27.142	102.325
dont :										
a) Réceptions	22.469	268	2.482	2.200	2.313	289	8.104	19.495	22.699	80.321
b) Expéditions	9.158	309	1.242	274	140	117	1.414	4.908	4.443	22.004
					2) 1960					
Trafic entre ports du pays	2.831	-	-	-	-	-	-	-	-	2.981
Trafic avec des ports situés hors du pays.	28.839	-	4.186	2.282	2.130	522	6.137	16.642	14.335	75.073
dont :										
a) Réceptions	20.556	-	2.942	2.000	1.793	446	5.044	13.989	11.400	58.170
b) Expéditions	8.283	-	1.244	282	337	76	1.093	2.653	2.935	16.903
					3) 1955					
Trafic entre ports du pays	2.427	-	-	-	-	-	-	-	-	2.458
Trafic avec des ports situés hors du pays	19.634	-	2.844	955	1.915	213	5.188	8.720	11.067	50.536
dont :										
a) Réceptions	12.311	-	1.828	708	1.613	176	4.050	6.012	8.542	35.240
b) Expéditions	7.323	-	1.016	247	302	37	1.138	2.708	2.525	15.296

Trafic maritime de marchandises suivants les principales relations, de transport
et suivant le pavillon en 1.000 t

Relation de trafic	Nationalité du navire								Pays tiers	Ensemble de tous les pavillons
	Pays	Allemagne de l'Est	Pays de la Communauté				Pays AELE			
			Pays-Bas	R.F.A.	Italie	Belgique	Grande-Bretagne	autres pays AELE		
Trafic entre ports du pays	7.188	-	-	-	<u>1)1967</u>	-	-	-	-	7.188
Trafic avec des ports situés hors du pays.	56.748	-	5.123	6.813	4.021	181	10.647	22.326	38.771	144.630
dont :										
a) Réceptions	51.371	-	2.957	4.749	3.436	64	7.992	19.289	32.359	122.217
b) Expéditions	5.377	-	2.166	2.064	585	117	2.655	3.037	6.412	22.413
Trafic entre ports du pays	3.730	-	-	-	<u>2)1960</u>	-	-	-	-	3.730
Trafic avec des ports situés hors du pays.	46.096	-	3.279	2.813	1.438	146	4.786	7.819	6.967	73.344
dont :										
a) Réceptions	35.575	-	1.918	1.632	893	63	3.005	5.824	5.362	54.272
b) Expéditions	10.521	-	1.361	1.181	545	83	1.781	1.995	1.605	19.072
Trafic entre ports du pays	3.881	-	-	-	<u>3)1955</u>	-	-	-	-	3.881
Trafic avec des ports situés hors du pays	32.711	-	2.664	2.124	2.852	149	6.878	7.422	7.537	62.337
dont :										
a) Réceptions	24.388	-	1.311	1.018	2.202	86	2.480	5.368	5.921	42.774
b) Expéditions	8.323	-	1.353	1.106	650	63	4.398	2.054	1.616	19.563

Trafic maritime de marchandises suivants les principales relations de transport
et par pavillon en 1.000 t

Relation de trafic	Pays	Pays de la Communauté				Pays AELE		Pays tiers	Ensemble de tous les pavillons.
		Pays-Bas	R.F.A.	France	Belgique	Grande-Bretagne	Autres pays AELE		
Trafic entre ports du pays	28.922	178	-	22	-	697	442	83	30.344
Trafic avec des ports situés hors du pays.	39.674	3.840	5.944	5.549	720	13.607	28.801	76.176	174.311
dont :									
a) Réceptions	33.994	2.727	4.456	4.426	442	10.387	23.782	64.356	144.570
b) Expéditions	5.680	1.113	1.488	1.123	278	3.220	5.019	11.820	29.741
				<u>1)1967</u>					
Trafic entre ports du pays	14.711	47	-	1	-	596	53	20	15.428
Trafic avec des ports situés hors du pays	24.525	1.909	1.439	1.838	288	5.433	12.373	23.107	70.912
dont :									
a) Réceptions	21.315	1.564	1.135	1.241	194	4.408	10.471	18.956	59.284
b) Expéditions	3.210	345	304	597	94	1.025	1.902	4.151	11.628
				<u>2)1960</u>					
Trafic entre ports du pays	9.376	-	-	-	-	-15	21	47	9.459
Trafic situés hors du pays	22.596	924	773	927	99	4.686	5.911	10.400	46.316
dont :									
a) Réceptions	20.581	695	605	575	64	3.241	4.330	8.486	38.577
b) Expéditions	2.015	229	168	352	35	1.445	1.581	1.914	7.739
				<u>3)1955</u>					

Trafic maritime de marchandises suivant les principales relations et suivant le pavillonen 1000 t

Relation de trafic	Nationalité du navire								Ensemble des pavillons
	Pays	Pays de la Communauté				Pays de l'A.E.L.E.		Pays tiers	
		R.F.A.	Italie	France	Belgique	Grande-Bretagne	Autres pays A.E.L.E.		
				<u>1967</u>					
Trafic entre ports du pays	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Trafic avec des ports situés hors du pays	18.613	23.143	6.478	6.214	3.273	23.934	41.716	46.532	169.903
dont :									
Réceptions	10.202	17.535	4.909	5.402	2.010	17.172	35.058	40.006	132.294
Expéditions	8.411	5.608	1.569	812	1.263	6.762	6.658	6.506	37.609
				<u>1960</u>					
Trafic entre ports du pays	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Trafic avec des ports situés hors du pays	18.362	16.162	4.547	4.044	622	13.619	25.004	24.434	106.794
dont :									
Réceptions	10.695	13.469	3.753	2.926	390	9.708	19.868	21.208	82.017
Expéditions	7.667	2.693	794	1.118	232	3.911	5.136	3.226	24.777
				<u>1955</u>					
Trafic entre ports du pays	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Trafic avec des ports situés hors du pays	13.382	9.508	3.542	2.435	248	16.255	15.922	18.728	80.020
dont: Réceptions	8.179	7.381	2.965	1.829	229	8.185	11.318	16.324	56.410
Expéditions	5.203	2.127	577	606	19	8.070	4.604	2.404	23.610

Trafic maritime international de marchandises dans les ports belges

d'Anvers, de Gand et de Bruxelles, suivant les principales relations et suivant le pavillon (1)

en 1000 t

Relation de trafic	Nationalité du navire								Ensemble des pavillons
	Pays	Pays de la Communauté			Pays de l'A.E.L.E.		Autres pays		
		Pays-Bas	Allemagne (R.F.)	Italie	France	Grande-Bretagne		Autres pays A.E.L.E.	
				<u>1967</u>					
Réceptions	3.182	1.715	3.150	772	2.150	4.935	14.070	14.006	43.980
Expéditions	991	2.010	4.586	308	1.081	2.591	3.625	5.993	21.185
				<u>1960</u>					
Réceptions	2.665	1.570	2.140	950	793	3.201	7.959	4.940	24.223
Expéditions	933	2.076	3.770	477	590	2.415	2.498	3.752	16.511
				<u>1955</u>					
Réceptions	2.065	1.467	1.582	672	625	2.821	6.179	4.050	19.460
Expéditions	1.369	1.994	2.346	170	955	3.985	2.711	2.746	16.276

(1) Les statistiques belges concernant le trafic maritime ne traitent que des réceptions et des expéditions des ports d'Anvers, de Gand et de Bruxelles dans les tableaux par pavillon. Les marchandises chargées ou déchargées dans ces trois principaux ports représentent environ 96,5 % du trafic de l'ensemble des ports maritimes du pays.

2ème Partie

LA POLITIQUE COMMUNE DES TRANSPORTS

Les objectifs de la politique commune des transports sont doubles :

- a) faire bénéficier le secteur économique des transports, qui représente une part appréciable de l'activité économique des pays, des dispositions du Traité de Rome, comme les autres secteurs de l'économie.
- b) empêcher des distorsions par le biais des prix des prestations de transport (tarifs préférentiels, aides diverses) dans la libre circulation des produits qui est une des bases du Marché Commun.

Ce deuxième objectif a déterminé les grandes lignes de la politique commune des transports, qui peuvent être définies ainsi, dans le cadre d'un marché des transports fondé sur la concurrence entre les entreprises.

Les décisions prises dans le cadre de la politique commune des transports concernent principalement les transports terrestres.

I - Ainsi qu'il résulte des articles 79 et 80 du Traité de Rome, sont interdits les prix et conditions de transport comportant des discriminations sur la même relation de trafic en raison du pays d'origine ou de destination du produit.

Il en est de même pour les prix et conditions de transport comportant tout élément de soutien ou de protection dans l'intérêt d'une ou plusieurs entreprises particulières, sauf autorisation de la Commission.

II - Réglementation des aides des Etats (ou sur fonds d'Etat) aux entreprises en vue d'assurer l'égalité des conditions de concurrence entre les entreprises.

Cette réglementation des aides doit avoir deux aspects principaux :

- a) la réglementation des aides proprement dite
- b) la mise au point d'une solution commune au problème de la tarification de l'usage des infrastructures.

Mais les objectifs ainsi définis sont loin d'être atteints.

- il existe depuis le 4 Juin 1970 un règlement sur les aides - qui applique aux transports par route, par chemin de fer et par voie navigable - les dispositions des articles 92 à 94 du Traité et reconnaît certaines aides spécifiques dans le domaine des transports,

- il y a en discussion un projet de directive sur la structure des taxes sur les véhicules utilitaires, fondées sur un minimum égal au coût marginal d'usage, mais on n'a pas encore de proposition de la Commission des Communautés Européennes définissant les objectifs et les modalités d'une tarification de l'usage des infrastructures des trois modes de transport terrestre. En principe, les propositions correspondantes devraient être faites par la Commission courant février.

Toutefois, un règlement a prévu la tenue par tous les Etats d'une comptabilité permanente et uniforme des dépenses d'infrastructure des trois modes de transport terrestre et d'une statistique de l'utilisation de ces infrastructures.

III - Alignement des entreprises de chemin de fer, qui sont plus ou moins sous la tutelle de l'Etat, sur les entreprises privées de transport,

- a) en leur donnant une autonomie de gestion en vue d'aboutir à leur équilibre financier, les relations financières entre les Etats et les Chemins de Fer étant harmonisées.
- b) en leur compensant financièrement les charges imposées par les Etats, soit dans la gestion des entreprises (normalisation des comptes) soit dans l'exploitation des entreprises (obligations de service public).

Pour l'harmonisation des relations financières entre les Etats et les chemins de fer, on connaît les grandes lignes directrices des propositions de règlements et directives que doit faire la Commission, mais aucune proposition n'a encore été faite.

Ces propositions devraient être disponibles en février prochain.

Par contre, pour la normalisation des comptes et les obligations de service public, deux règlements ont été adoptés en 1969.

Les chefs de normalisation retenus à titre définitif sont les suivants :

- indemnités imposées aux entreprises de chemin de fer et prise en charge par l'Etat pour l'économie en général et pour les autres modes de transports (accidents du travail notamment)
- dépenses de caractère social, au titre des allocations familiales, en excédent des cotisations du régime général des autres modes de transport.
- charges de retraite dans des conditions différentes de celles en vigueur pour les autres modes de transport
- prise en charge par les entreprises de chemin de fer, des dépenses relatives aux installations de croisement.

D'autres chefs de normalisation ont été retenus à titre provisoire et une décision sera prise à leur sujet ultérieurement, lors de l'harmonisation des relations financières entre les Etats et les Chemins de fer.

Les obligations de service public imposées par les Etats aux entreprises des trois modes de transport (mais ce sont les

entreprises de chemin de fer qui sont les plus intéressées) doivent être supprimées (mais ne sont pas compris dans ces obligations, les prix de transport imposés par l'Etat dans l'intérêt de catégories sociales particulières) sauf lorsqu'elles sont nécessaires pour garantir la fourniture de services de transport suffisants.

Les charges résultant des obligations maintenues, et des tarifs en faveur de certaines catégories sociales de voyageurs sont compensées.

Ces obligations de service public sont :

- l'obligation d'exploiter (c'est-à-dire de maintenir des lignes en service)
- l'obligation de transporter
- l'obligation tarifaire

Les discussions des règlements devant conduire à l'harmonisation des relations financières entre les Etats et les chemins de fer seront fort longues (plusieurs années très probablement) et aussi longtemps que des dispositions précises n'auront pas été mises en oeuvre pour assurer l'autonomie de gestion et l'équilibre financier des entreprises de chemin de fer, les Etats auront des moyens de pression sur leurs entreprises de chemin de fer et pourront les aider par le biais des subventions d'équilibre ou s'en servir pour des objectifs économiques divers.

IV - D'une façon générale et en plus des points déjà cités ci-dessus, l'harmonisation des conditions de concurrence entre les entreprises de transport de mode différent, et situés dans des Etats différents - notamment :

- harmonisation fiscale, en particulier par un aménagement des régimes fiscaux spécifiques applicables dans le domaine des transports terrestres, en vue de les rendre équivalents dans leurs effets, et par un remplacement ultérieur par des taxes sur le chiffre d'affaires.

On peut citer dans cette rubrique les discussions, non encore terminées, sur un projet de directive d'harmonisation des structures des taxes sur les véhicules, cité précédemment sous la rubrique aides et tous les projets sur la tarification de l'usage des infrastructures.

- harmonisation en matière sociale, notamment rapprochement des conditions de travail dans chaque mode de transport et ensuite dans l'ensemble des modes de transport, compte tenu des différences des techniques utilisées et des fonctions remplies.

Un règlement a été pris en 1969 pour les temps de conduite et de repos des conducteurs de véhicules routiers, aucun autre progrès d'harmonisation sociale n'a été à ce jour réalisé.

Enfin, on peut classer dans les rubriques d'harmonisation de la politique commune des transports, diverses autres mesures prises en application de l'article 100 du Traité de Rome et qui concernent les rapprochements des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats Membres qui ont une incidence directe sur l'établissement et le fonctionnement du Marché Commun.

Parmi les mesures de rapprochement, il y a toutes celles concernant les conditions de réception technique des véhicules. Dans ce domaine, plusieurs directives ont été adoptées et le rapprochement "technique" progresse de façon satisfaisante. Un domaine voisin, et très lié à la politique commune des transports, est celui des poids et dimensions des véhicules de transport routier. Chaque Etat a des

normes particulières de poids et dimensions des véhicules routiers; il en résulte une entrave technique à la libre circulation, puisque chaque Etat n'admet les véhicules étrangers que dans des conditions de poids (notamment poids par essieu et poids total roulant) et dimensions respectant ses normes nationales.

Des discussions à Six à ce sujet ont eu lieu en 1965 mais elles ont échoué. De nouvelles discussions devraient reprendre en 1971.

V - En vue de faciliter le jeu de la concurrence entre les entreprises de transport, il a été décidé dès 1965 de mettre sur pied une organisation du marché par diverses mesures qui assurent une bonne connaissance des prix du marché, ce qui était pour la France une condition très importante pour garantir un bon fonctionnement du marché des transports, mesures devant comporter

- une publicité des tarifs de transport
- une connaissance des prix et conditions s'écartant des tarifs publiés.

Les tarifs envisagés devaient comporter une zone de liberté couvrant les variations normales des prix de transport, appelée fourchette, et seuls les prix et conditions de transport s'écartant de la fourchette devaient être publiés.

Ce schéma pouvait être appliqué de façon plus ou moins souple - soit dans une tarification dite obligatoire, pour laquelle les prix hors de la fourchette devaient être justifiées par le transporteur et publiés - soit dans une tarification plus souple

dite tarification de référence, dans laquelle l'obligation de justification était supprimée, mais l'obligation de publicité était maintenue, pour les prix et conditions sortant de la fourchette.

L'accord réalisé entre les Etats en 1965 prévoyait un calendrier de mise en oeuvre par étapes des tarifications ainsi définies, dans les transports internationaux d'abord, dans les transports nationaux ensuite. Il y a lieu de noter que pour les transports sur le Rhin, c'était le régime de la tarification de référence qui devait s'appliquer.

Mais en fait, les discussions sur le règlement d'application de cet accord des Etats n'ont pu aboutir et en 1968, un règlement limité aux transports routiers internationaux, avec un système de tarification obligatoire assoupli a été adopté par le Conseil des Ministres. Ce règlement n'est à ce jour pas encore entré en vigueur, par suite des difficultés à réaliser entre les Etats un accord sur le niveau des tarifs et sur certaines de leurs conditions d'application.

VI - La politique commune des transports doit comporter d'autres mesures d'organisation du marché, notamment une organisation de la capacité de transport offerte dans les transports routiers et les transports par voie navigable, pour laquelle rien n'a encore été fait, sauf pour les transports routiers internationaux, comme il sera indiqué ci-dessous.

Une autre mesure d'organisation a été prise par la réglementation des ententes entre entreprises de transport terrestre, adoptée en 1968, mais elle est purement formelle et n'a pas d'incidence économique appréciable.

VII - Enfin, et c'est un point très important, de la politique commune des transports, il doit y avoir progressivement libéralisation de l'accès au marché des transports nationaux et internationaux des transporteurs des autres Etats; cette libéralisation doit remplacer progressivement la situation initiale dans laquelle :

- pour les transports routiers

- . les transports nationaux sont interdits aux étrangers
- . les transports internationaux se font par des contingents discutés bilatéralement

- pour les transports fluviaux

- . les transports nationaux sont interdits aux étrangers, sauf s'ils sont situés sur un itinéraire de retour dans le pays étranger d'origine
- . les transports internationaux sont libres.

Il n'y a eu pour le moment aucune mesure adoptée concernant les transports nationaux; pour les transports internationaux routiers, il a été créé un contingent spécial d'autorisations très limité (1.200) donnant à leurs titulaires le droit de faire librement des transports internationaux dans la Communauté sans revenir à chaque voyage dans leur Etat d'immatriculation.

Les autres transports internationaux routiers se font sous le régime des contingents bilatéraux, fixés par les Etats sans critère objectif communautaire. Il doit y avoir une directive sur l'adaptation des contingents bilatéraux aux besoins de transport, mais la discussion de cette directive est freinée par la France et l'Allemagne, qui attendent pour donner leur accord, des progrès dans la voie de la libéralisation. Des progrès dans le domaine de l'harmonisation en particulier, les progrès de la libéralisation dans les contingents routiers sont liés à des progrès dans le domaine de la tarification de l'usage des infrastructures.

En conclusion, on peut considérer que la politique commune des transports est à peu près définie dans ses grandes lignes compte tenu des Etats composant la Communauté au moment de l'élaboration de cette politique, mais que sa réalisation, c'est-à-dire le nombre de règlements ou directives adoptés et ayant une réelle incidence économique, est assez limitée puisqu'elle se borne à quelques mesures non fondamentales d'organisation et d'harmonisation, et sans grand progrès dans la libéralisation (c'est-à-dire la libre circulation des transporteurs étrangers).

Les points à discuter prochainement dans le domaine de la tarification de l'usage des infrastructures et des relations financières entre les Etats et les entreprises de chemin de fer mettant en cause profondément les politiques suivies précédemment par les Etats, il est très probable que les discussions correspondant seront très longues. On peut penser que la politique commune des transports, telle qu'elle a été envisagée, ne sera pas réalisée et mise en oeuvre avant l'achèvement d'une période de l'ordre de grandeur de la dizaine d'années.

3ème Partie

LES THESES JURIDIQUES

1 - L'article 84 du Traité de Rome, le dernier du titre IV consacré aux transports, est rédigé ainsi :

Paragraphe 1- "Les dispositions du présent titre s'appliquent aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable".

Paragraphe 2 - "Le Conseil statuant à l'unanimité, pourra décider si, dans quelle mesure et par quelle procédure, des dispositions appropriées pourront être prises pour la navigation maritime et aérienne".

2 - Cet article 84 a donné lieu à des thèses juridiques différentes d'une part de la France, d'autre part des 5 partenaires et de la Commission et il semble actuellement que les 5 partenaires aient tendance à se rapprocher de la thèse française.

a) - Thèse française :

En s'appuyant essentiellement sur le libellé du § 1 et en lui donnant un sens restrictif, la France a considéré que les dispositions générales du Traité ne s'appliquaient pas aux transports terrestres^{et}/que le titre IV relatif aux transports formait en quelque sorte un "sous-traité" se suffisant à lui même - d'autant plus que l'article 75 - § 1 - littera C permet de prendre "toutes autres dispositions utiles" par les procédures prévues à l'article 75 - § 1.

Par analogie avec la rédaction de l'article 84 § 1 consacré aux transports terrestres, la France a considéré que l'article 84 § 2 entraînait que les dispositions générales du Traité ne s'appliquaient pas non plus aux transports maritimes et aériens ; la procédure pour prendre des dispositions dans ce domaine n'est pas celle de l'article 75 § 1, mais celle de cet article 84 § 2 : c'est à dire décision du Conseil statuant à l'unanimité.

Cette décision du Conseil peut être :

Soit une décision définissant à l'unanimité une procédure qui peut ne plus comprendre de règle d'unanimité pour certains éléments plus ou moins vastes des transports maritimes et aériens,

soit une décision à l'unanimité au "coup par coup" pour chacun des éléments pour lesquels les Etats estiment qu'une décision est nécessaire.

A noter que l'article 84 § 2 ne fait pas obligation dans ce domaine d'une proposition de la Commission pour que le Conseil prenne une décision.

b) - Thèse de nos partenaires et de la Commission :

Les dispositions générales du Traité s'appliquent de plein droit aussi bien dans le domaine des transports terrestres que celui des transports maritimes et aériens.

C'est lorsqu'il faut prendre des dispositions relevant de la politique commune des transports qu'il faut appliquer la procédure de l'article 75 § 1 pour les transports terrestres, et la procédure de l'article 84 § 2 pour les transports maritimes ou aériens.

Pour la clarté de la présente note, il faut définir ce que l'on entend par règles générales du Traité. Ce sont les règles dans les domaines suivants définis à l'article 3 dont le début est ainsi rédigé :

"Aux fins énoncées à l'article précédent, l'action de la Communauté comporte, dans les conditions et selon les rythmes prévus par le présent Traité :

- a) L'élimination, entre les Etats membres, des droits de douane et des restrictions quantitatives à l'entrée et à la sortie des marchandises, ainsi que de toutes autres mesures d'effet équivalent,
- b) L'établissement d'un tarif douanier commun et d'une politique commerciale commune envers les Etats tiers,
- c) L'abolition entre les Etats membres, des obstacles à la libre circulation des personnes, des services et des capitaux,
- d) L'instauration d'une politique commune dans le domaine de l'agriculture,
- e) L'instauration d'une politique commune dans le domaine des transports,
- f) L'établissement d'un régime assurant que la concurrence n'est pas faussée dans le marché commun,
- g) L'application de procédures permettant de coordonner les politiques économiques des Etats membres et de parer aux déséquilibres dans leurs balances des paiements,
- h) Le rapprochement des législations nationales dans la mesure nécessaire au fonctionnement du marché commun".

.....

Cette rédaction définit deux domaines dans lesquels il y a une politique commune :

agriculture (littera d)
 transports (litterae)

et des règles générales

notamment :

liberté de circulation des travailleurs (littera C de l'article 3)
faisant l'objet des articles 48-49-50 et 51 du Traité de Rome

liberté d'établissement (littera C de l'article 3) faisant l'objet
des articles 52 et 58 du Traité

liberté de prestation de service (littera C de l'article 3)
faisant l'objet des articles 59 à 68 du Traité

liberté de circulation des capitaux (littera C de l'article 3)
faisant l'objet des articles 69 à 73 du Traité

égalité des conditions de concurrence (littera F de l'article 3)
faisant l'objet des articles 85 à 90 du Traité pour la réglemen-
tation des ententes entre entreprises

faisant l'objet des articles 82 à 94 pour les aides accordées
par les Etats.

C'est en se basant sur cet article 3 que nos partenaires peuvent
dire que les règles générales s'appliquent de plein droit indé-
pendamment des politiques communes. Un autre argument juridique
en faveur de la thèse de nos partenaires est que l'article 61 § 1
du Traité stipule

"La libre circulation des services, en matière des transports,
est régie par les dispositions du Titre relatif aux transports".

Il est ainsi très net que les règles générales du Traité pour la libre circulation des Services ne s'appliquent pas, en matière de transport, et que ce domaine est régi par le Titre IV relatif aux transports :

Mais "a contrario" comme des stipulations analogues à celles de l'article 61 § 1 ne se trouvent dans aucune autre partie du Traité relatives aux dispositions générales, il faut conclure que ces dispositions générales s'appliquent lorsqu'elles concernent le domaine des transports.

En fait, la France n'a jamais voulu aller jusqu'au bout de ces thèses et a fait comme si les règles générales du Traité s'appliquaient (affaire dite "du pilote belge" en 1965 contentieux actuel avec la Commission sur l'application aux gens de mer du règlement sur la libre circulation des travailleurs.)

De même nos partenaires ne sont pas allés jusqu'au bout de leurs thèses, et ont fait certaines concessions dans trois cas :

1. Dans le domaine des transports terrestres : règlement 1017 sur les règles de concurrence dans les transports terrestres :

nos partenaires ont accepté que l'article 75 du Traité soit cité dans les visas de ce règlement, alors que d'après leur thèse pure, il y aurait pu y avoir un règlement transport, mais pris uniquement en application de l'article 87 (même si un tel règlement était limité au domaine des transports).

Et c'est ce qui s'était produit pour le règlement 141 excluant du champ d'application du règlement 17 pris pour l'application en général des dispositions du Traité relatives à la concurrence d'une part les transports maritimes et aériens pour une durée indéterminée, d'autre part les transports terrestres pour une durée limitée - jusqu'à une intervention d'une réglementation pour ces derniers transports qui a fait l'objet du règlement 1017.

Le 2ème considérant de ce règlement est particulièrement important :

"considérant que la définition des règles de concurrence applicables aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable constitue l'un des éléments de la politique commune des transports ainsi que de la politique économique générale".

C'est parce que cette réglementation de la concurrence (application des règles générales du Traité) a été considérée comme un élément de politique commune des transports que l'on a pu viser l'article 75. Il a fallu apporter (plus ou moins d'ailleurs) la preuve de cette considération.

2. De même, le règlement sur les aides des Etats aux entreprises dans les transports terrestres, vise les articles 75 et 77 (transport) et l'article 94 (règles générales) et comporte un 1er et 2ème considérants particulièrement intéressants :

"considérant que l'élimination des disparités qui sont de nature à fausser les conditions de concurrence sur le marché des transports constitue un objectif essentiel de la politique commune des transports"

"considérant qu'à cet effet il convient de déterminer certaines règles relatives aux aides accordées dans le domaine des transports par chemin de fer, par route ou par voie navigable pour autant que ces aides soient spécifiques à l'activité de ce secteur".

Il faut noter toutefois qu'en application d'un accord réalisé dans la décision du Conseil du 13 Mai 1965, les dispositions générales du Traité relatives aux aides sont appliquées au Transport.

"Les articles 92 à 94 du Traité sont appliqués aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable".

Cet article 9 de la décision du 13 mai 1965 est d'ailleurs rappelé dans la rédaction de l'article 2 du règlement sur les aides.

3. Enfin, en ce qui concerne les transports maritimes et aériens, dans la discussion d'une directive relative à la liberté d'établissement et à la liberté de prestation de service d'auxiliaires de transport, comportant notamment des auxiliaires de transport maritime et aérien, les Etats, bien que la directive n'ait pas encore été approuvée par un Conseil, se sont mis d'accord sur le projet de déclaration suivant (l'Etat visé au § 2 est la France, celui visé au § 3 est l'Allemagne).

1. En arrêtant la présente directive, le Conseil constate que des divergences de vues existent sur l'interprétation du Traité à propos des dispositions qui régissent les auxiliaires des transports maritimes et aériens.

2. Un membre du Conseil estime que les dispositions du Traité relatives au droit d'établissement et à la libre prestation des services pour les auxiliaires des transports maritimes et aériens ne peuvent être appliquées que dans la mesure où le Conseil en aura décidé l'application conformément au paragraphe 2 de l'article 84.

3. Un autre membre du Conseil estime que la directive elle-même devrait se fonder sur l'article 81, paragraphe 2 du Traité et devrait être adoptée par décision unanime du Conseil.

4. A l'exception du membre visé au paragraphe 2 ci-dessus, les autres membres du Conseil, ainsi que la Commission, estiment que l'application des dispositions relatives au droit d'établissement et à la libre prestation de service aux auxiliaires de transports maritimes et aériens ne dépendant pas des décisions préalables prises en vertu du paragraphe 2 de l'article 84.

5. Après avoir examiné les différents aspects juridiques découlant de cette situation, le Conseil, dans un souci de compromis, décide l'application de la directive aux auxiliaires maritimes et aériens, à l'unanimité sans pour autant préjuger l'interprétation du paragraphe 2 de l'article 84.

Il faut remarquer toutefois que le programme général pour la liberté d'établissement comporte un paragraphe G-2 rédigé ainsi :

"Le Conseil se prononcera à l'unanimité sur le programme général dans le domaine de la navigation maritime et aérienne".

Cette rédaction est analogue à celle de l'article 84 § 2 du Traité qui en est manifestement la source, bien que la référence ne soit pas citée (l'article 84 paragraphe 2 n'est d'ailleurs pas cité dans les directives du programme général).

Mais cette rédaction ne résoud pas tous les problèmes :

- a) d'abord ce ne sont que ceux de la liberté d'établissement alors qu'il y a d'autres dispositions générales du Traité pour lesquelles se pose le problème de l'application;
- b) ensuite les termes "la navigation maritime et aériennes" peuvent avoir une interprétation plus ou moins stricte, surtout en ce qui concerne les auxiliaires à terre de la navigation maritime, en particulier les activités diverses intervenant dans un port.

En conclusion, lorsqu'il s'agit de politique commune des transports, les dispositions du Titre IV du Traité s'appliquent sans aucune ambiguïté -

procédure de l'article 75 pour les transports terrestres
procédure de l'article 84 pour les transports maritimes et aériens

On peut donc dire que pour les politiques de transport maritime ou aérien, la France est effectivement protégée par le droit de veto que lui donne l'article 84 du Traité.

Par contre pour l'application des dispositions générales du Traité la théorie française de la spécificité du Titre IV des transports n'est pas sûre juridiquement (cf l'argument des partenaires tiré de l'existence de l'article 61) et la France s'est constamment arrangée pour éviter de poser le problème et faire comme s'il n'existait pas (affaire du pilote belge - règlement sur la libre circulation des travailleurs).

Mais je pense qu'il ne faut pas abandonner complètement cette théorie de la spécificité et qu'il faut continuer de l'utiliser, mais à "bon escient" dans des cas valables pour lesquels elle peut être utilisable.

En effet, grâce à elle, comme l'ont montré le règlement 1017 du 19 juillet 1963 sur les règles de concurrence, et le règlement "aides" adopté le 4 Juin 1970, on peut obtenir des règlements spécifiques transports visant les dispositions générales du Traité, et des articles du Titre Transport. Toutefois, ce résultat a pu être atteint parce qu'une unanimité a pu se dégager sur ces règlements.

Qu'arriverait-il dans le cas de règlements analogues, donc concernant l'application des dispositions générales du Traité, et relatifs aux transports maritimes ou aériens, si une unanimité ne pouvait se réaliser, et si en particulier un Etat (notamment la France) s'opposait à l'intervention d'un règlement accepté par ses cinq partenaires ?

La meilleure façon de défendre les positions françaises paraît être de justifier que les mesures particulières d'application aux transports de dispositions générales du Traité constituent des éléments très importants de politique commune des transports, comme pour les règlements "concurrence" et "aide", et alors on peut faire jouer l'article 75 pour les transports terrestres et l'article 84 pour les transports maritimes et aériens.

Cette thèse peut trouver d'ailleurs sa justification dans l'article 74 du Traité .

"les objectifs du Traité sont poursuivis par les Etats membres, en ce qui concerne la matière régie par le présent titre dans le cadre d'une politique commune des transports".

En effet, les objectifs sont notamment ceux des dispositions générales du Traité qui sont pris en compte par le visa des articles correspondant du Traité et la politique commune des transports (articles 75 ou 84 - selon les cas) dans le cadre de leur mise en oeuvre.

Bien entendu, cette thèse est à la merci d'un arrêt contraire de la Cour de Justice qui pourrait, à la suite d'un recours, trancher en faveur des thèses de la commission, comme cela vient de se produire dans un différend opposant la commission du Conseil (arrêt de la Cour du 31 Mars 1971 dans l'affaire 2270)

4ème Partie

LES AVANTAGES ET LES INCONVENIENTS ECONOMIQUES

DES DIFFERENTES SOLUTIONS ENVISAGEABLES



La recherche des solutions que pose l'application ou la non application du Traité de Rome aux transports maritimes s'inscrit dans le contexte défini par la partie qui précise les fondements juridiques de la position française. Ceux-ci conduisent à une politique traitant successivement chacune des principales dispositions pouvant s'appliquer aux transports maritimes en faisant jouer l'article 84 coup par coup. C'est ainsi refuser le problème que poserait la décision de faire entrer dans les faits l'ensemble des dispositions découlant de l'application du Traité de Rome aux transports maritimes mais envisager

une démarche sélective aussi bien dans le cadre de la communauté à six qu'à dix.

Mais il faut noter que nos intérêts n'étant pas nécessairement les mêmes que ceux de nos partenaires, ceux-ci souhaiteront peut-être faire jouer l'article 84 pour des dispositions différentes de celles correspondant aux vœux français. On est alors conduit à un problème d'équilibre entre partenaires sur tous les points possibles et donc à faire un bilan complet de l'application du Traité.

Il y a lieu de noter qu'un des éléments de la chaîne des transports - le passage par les ports - et, donc, l'application du Traité de Rome aux problèmes portuaires, dépend du Ministère de l'Equipement et du Logement et n'est pas traité dans ce document.

La démarche proposée conduit donc à analyser les conséquences de l'application ou de la non application de chacune des dispositions, étape indispensable à la présentation d'un bilan général. Après la définition de la validité juridique des positions possibles en France, l'élément principal de jugement mis en avant est celui des avantages et des inconvénients économiques au regard des intérêts français dans les domaines suivants :

- I - La libre circulation des travailleurs
- II - La politique sociale commune
- III - La liberté d'établissement
- IV - La liberté de prestation de services
- V - Les règles de concurrence
- VI - Les accords commerciaux et les accords de transport maritime
- VII - La question des aides étatiques
- VIII - La question de la tarification

I - LA LIBRE CIRCULATION DES TRAVAILLEURS

La libre circulation des travailleurs est une disposition générale du Traité (articles 48 à 51) qui a donné lieu au règlement 1612/68 du Conseil. Ce règlement a été accepté par la France sans aucune réserve pour son application au domaine de la navigation aérienne et maritime. Il s'applique donc en droit. Il y a lieu d'ajouter d'ailleurs que l'absence de référence à l'article 84 ne contredit pas les thèses de la note juridique dans la mesure où l'on considère que la libre circulation des travailleurs n'est pas un problème spécifique transport

Ainsi, la marge de manoeuvre possible de la position française est très limitée. La question est donc seulement de savoir s'il est de l'intérêt français de pousser à une application rapide des dispositions relevant de la libre circulation des travailleurs.

L'élargissement du marché de la main-d'oeuvre est lié à l'harmonisation des systèmes sociaux et au rapprochement des dispositions législatives et réglementaires. L'harmonisation des systèmes sociaux, condition nécessaire au plan économique à la libre circulation des travailleurs, dépend de la politique sociale commune qui sera mise en oeuvre, dont les effets ne seront sensibles qu'à long terme. Ainsi, l'adoption de dispositions relevant de la libre circulation des travailleurs pourrait constituer un élément incitateur dans le développement de la politique sociale commune.

La valeur pratique pour l'armement français de l'élargissement du marché du travail dépend évidemment de la conjoncture respective sur les marchés maritimes du travail des pays membres. On peut penser que, grâce à l'Italie, le recrutement des ADGS en serait facilité (mais notre flotte passagère est déjà largement amputée). Inversement, constatant que la pénurie de main-d'oeuvre maritime est encore plus

grande en Allemagne ou en Norvège que dans notre pays, on peut penser que, pour les autres spécialités, nous ne pourrions guère tirer parti de la réglementation nouvelle (on admettra toutefois que notre flotte n'en pâtira pas).

En ce qui concerne les dispositions réglementaires, certaines doivent être nécessairement rendues cohérentes avec l'application de la libre circulation des travailleurs. C'est notamment le cas de l'équivalence des brevets et de la correspondance des prérogatives attachées à ces brevets, par lesquelles devrait commencer un processus permettant de réaliser la libre circulation des travailleurs.

En ce qui concerne l'échange des jeunes travailleurs, tel qu'il est traité dans l'article 50, des dispositions progressives doivent aussi être mises en oeuvre. Il devrait être possible de commencer le processus par l'échange de jeunes stagiaires.

C'est l'abolition de toute discrimination fondée sur la nationalité qui constitue le problème le plus important. Contraire à l'article 3 du code du travail maritime, ce point peut rencontrer des objections importantes de la part des syndicats. Il s'agit de savoir comment se concrétisera l'abolition de la discrimination fondée sur la nationalité, c'est-à-dire la disparition du monopole de l'embauche des marins français sur les navires à pavillon français. Cela pourrait être le maintien de ce monopole en assimilant les nationaux des membres de la C.E.E. à des français, ou encore l'établissement d'un monopole communautaire. Les oppositions que rencontrerait la mise en place d'un monopole communautaire parmi les autres pays membres de la C.E.E. rend plus probable le premier type de solution. Les difficultés liées aux objections formulées par les syndicats pourraient être réduites si le principe de l'harmonisation des charges sociales au niveau des dispositions existant en France était retenu dès maintenant par la Communauté.

Ces difficultés rendent impératives un cheminement progressi dans l'application de cette partie du Traité de Rome. Le principe selon lequel les marins de la communauté se verront réserver des possibilités d'embauche à bord de navires français doit être retenu. Ce point doit être associé au maintien de l'obligation selon laquelle le capitaine d'un navire doit être de la nationalité du pavillon du navire auquel il est affecté;

Un élément annexe à la libre circulation des travailleurs des pays membres de la Communauté est constitué par la possibilité qu'ont notamment les armements britanniques et allemand, d'engager des marins de nationalité extra-communautaire (à six comme à dix). L'interdiction d'une telle possibilité pourrait être considérée comme une condition nécessaire à la mise en oeuvre de la politique commune des transports développée dans l'article 84. Une telle interdiction serait donc, dans ce cas, soumise à la règle de l'unanimité et a fort peu de chances d'être adoptée par les autres pays concernés.

En conséquence, la question de libre circulation des travailleurs est en grande partie tranchée par les positions juridiques que la France a déjà défendues auprès de la Communauté. Sa mise en application soulèvera des difficultés de la part de certains des partenaires sociaux. Toutefois, la situation globale de l'emploi et des conditions de travail dans le secteur des transports maritimes constitue le facteur principal d'intérêt en faveur de ces dispositions de la part des armateurs français.

II - LA POLITIQUE SOCIALE COMMUNE

La politique sociale commune ne saurait être considérée comme un élément de la politique commune des transports. Toutefois, son application est directement liée dans les faits à l'application des dispositions concernant la libre circulation des travailleurs.

Sur le plan des avantages sociaux, on peut estimer que le développement des principes communautaires aboutira à élargir le marché de la main-d'oeuvre dans l'immédiat, mais ne tendra qu'à long terme à égaliser son coût global.

L'égalisation des coûts du travail entre les marins des pays membres sera sûrement abordée plus tardivement par la commission (en application de l'article 118) comme c'est le cas dans les secteurs industriels ainsi que dans celui des transports terrestres depuis 1958. Manifestement, on fait confiance au jeu du marché pour égaliser les salaires directs, mais dans les emplois maritimes, cette situation est déjà pratiquement réalisée entre les six, voire entre les dix. Cette égalisation est le résultat d'une évolution se manifestant depuis 1965.

En ce qui concerne le salaire indirect, la situation de l'armement français est défavorisé par rapport aux autres armements européens. Et l'égalisation ne saurait résulter que de mesures institutionnelles. Celles-ci seront particulièrement difficiles à appliquer du fait de la coexistence de pays (Royaume-Uni par exemple) où existe un service de santé financé par le budget de l'Etat et de pays où le régime social des marins est financé par des cotisations particulières (France par exemple). Comme on voit aussi mal la suppression du National Health Service que la budgétisation de la sécurité sociale, le plus probable est encore le maintien "provisoire" du statu-quo. Cette issue conduirait à faire peser sur les armements des pays du second groupe un handicap approximativement égal à la différence entre le montant de

leurs cotisations sociales et de leurs impôts directs (pour l'armement français en 1969, ce handicap "provisoire" aurait été de 106 millions de francs). Pour l'armement britannique, l'avantage serait considérable puisque l'impôt payé par lui en 1968 n'était que de 23 millions.

Une telle observation montre les conséquences qu'entraînerait l'adhésion de la Grande-Bretagne à la C.E.E. sans disposition particulière en matière de régime social des marins.

III - LA LIBERTE D'ETABLISSEMENT

Le droit d'établissement est réglementé par les articles 52 à 58 du titre III du traité qui font partie des règles générales s'appliquant de plein droit, selon les partenaires européens, indépendamment des politiques communes en matière de transport.

Les dispositions générales pour l'exercice de cette liberté d'établissement ont fait l'objet d'un programme général pour la liberté d'établissement, cité dans la note juridique, qui comporte explicitement la liberté d'établissement pour les transports maritimes (dans son annexe III), mais toutefois avec obligation d'un accord unanime des états comme il est indiqué au titre IV G 2 de ce programme. La concrétisation de cette liberté d'établissement permettrait le droit de constitution et de gestion des sociétés dans les mêmes conditions que pour les ressortissants dans chacun des pays de la Communauté.

La liberté d'établissement ainsi conçue n'est pas cohérente avec l'article 219 du Code des Douanes qui pose des conditions quant à la francisation des navires (conditions de nationalité pour les personnes et une partie des capitaux).

Les arguments en faveur de la liberté d'établissement tiennent à la possibilité ainsi offerte d'élargir le fonds de commerce et surtout à la protection contre des mesures bilatérales ou protectionnistes que peuvent prendre les autres pays membres de la C.E.E. Ce serait par exemple le cas de jour où l'on pourrait utiliser le pavillon allemand sans entraves légales au niveau de la constitution ou de la gestion des sociétés, le statut d'une société étrangère à capitaux français étant préférable à cet égard à celui d'une agence française dans le même pays étranger. Une telle possibilité renforcerait les positions de l'armement français à l'étranger dans la mesure où elle permettrait l'extension de solutions déjà mises en pratique (à l'exemple de la Transat en Allemagne

qui a créé la Horn Linie). Ainsi une véritable liberté d'établissement permettrait de ne pas perdre les trafics sur les ports étrangers menacés et permettrait même un véritable déploiement à l'intérieur de l'hexagone. En effet, pour les tenants de la liberté d'établissement, l'expérience prouve que pour améliorer le taux de couverture du commerce extérieur par la flotte nationale, il faut s'implanter au delà des frontières.

D'autres arguments, modérant la position en faveur de la liberté d'établissement, peuvent être avancés.

Ils tiennent compte du fait que les règles juridiques actuellement en vigueur permettent d'aboutir à une relative liberté d'établissement, à la condition de satisfaire notamment aux contraintes régissant la composition des conseils d'administration des sociétés installées en France. Si la liberté complète d'établissement permettait à l'armement français d'avoir de plus grandes possibilités d'action dans les autres pays de la communauté, des dispositions communes entraîneraient la réciprocité et par conséquent la même possibilité en France pour les armements étrangers.

Ils tiennent compte aussi des impératifs de la politique industrielle française en soulignant qu'il n'est pas sans importance que les importations et les exportations françaises s'effectuent à bord de navires à pavillon français, et que la sécurité des approvisionnements soit assurée.

Compte tenu des positions maritimes de la Grande-Bretagne et des pays candidats, la liberté d'établissement aurait des conséquences plus graves dans le cadre de la Communauté à dix que dans la Communauté à six.

Ces remarques ne sauraient toutefois remettre en cause la position en faveur de la liberté d'établissement. Elles mettent, par

contre, en lumière, la nécessité de mettre en oeuvre des moyens permettant de contrôler la vente des navires dans le but d'assurer la sécurité des approvisionnements.

IV - LA LIBERTE DE PRESTATION DES SERVICES

Il s'agit là d'un problème juridiquement distinct de celui de la liberté d'établissement, car l'Article 61 stipule que la libre circulation des services pour les transports est régie par le titre IV de la 2ème partie qui ne s'applique pas aux transports maritimes. Il faudrait donc des initiatives particulières du Conseil de la Communauté.

Dans la grande majorité des cas, la liberté de prestation de services est une réalité; elle ne pose des problèmes que dans deux domaines : le cabotage national et l'approvisionnement pétrolier.

Il faut aussi indiquer/la question de libre prestation des services deviendrait secondaire si une véritable liberté d'établissement ^{que} était réalisée.

Sur le plan intérieur, on pourrait penser que la réservation de principe aux pavillons de la Communauté du cabotage intérieur doit avoir des conséquences importantes surtout si la Communauté est élargie à l'échelle des dix. Ceci serait exact si les cargos grecs, espagnols, polonais, allemands de l'Est, suédois, finlandais se voyaient retirer le droit de participer librement au trafic maritime intra-communautaire. Mais on peut considérer que cette réserve a peu de chance d'être instituée pour deux raisons :

- actuellement seuls parmi les dix la France et l'Italie pratiquent un monopole de cabotage strict
- le code de libération des transactions invisibles de l'O.C.D.E.

interdit toute discrimination entre pavillons des pays membres de l'organisation.

On peut estimer que cet obstacle ne devrait pas, en théorie, avoir plus de consistance que celui constitué par l'accord général du General Agreement Tarif and Trade (G.A.T.T.) en matière de droits de douane, du tarif extérieur commun -(T E C)

Mais il y a de bonnes raisons de penser que tel ne sera pas l'avis des pays membres qui n'ont pas actuellement de monopole de cabotage. Le résultat le plus probable serait donc l'élargissement du monopole de cabotage national dans les pays où il existe, au bénéfice de tous les pavillons de la Communauté (par le biais de la libre prestation des services) sans que soit établie de restriction au bénéfice des seuls pavillons de la C.E.E. pour le reste du trafic intra-communautaire.

L'avantage pratique à attendre d'une politique commerciale interne est donc mince pour notre Pays qui pourrait au mieux trouver dans la desserte des îles italiennes une contrepartie à la desserte certaine de la Corse par le pavillon italien et du cabotage national par les navires néerlandais et allemands.

Le même raisonnement peut être tenu en ce qui concerne la règle qui depuis un décret de 1937 réserve à notre pavillon le transport de la moitié des hydrocarbures (les deux tiers depuis un décret de 1950) mis à la consommation en France, et depuis une loi de 1936 réserve au pavillon français 40% du transport de charbon.

La banalisation de cette règle aux pavillons de la Communauté est plus probable que l'application à cette dernière de la même règle et encore, dans cette dernière hypothèse, notre flotte ne serait pas la mieux placée pour en profiter. De plus, il est indiscutable que cette

banalisation supprimerait le garde-fou extrêmement précieux pour la France en cas de crise économique ou politique, que constitue la réserve prévue par la loi de 1928.

Il faut rappeler que la France n'a aucune contrainte d'obligation pour la liberté de prestation de services puisqu'elle est régie d'après le traité lui-même (article 61) par les dispositions du Titre Transport, donc par l'article 84, paragraphe 2.

V - LES REGLES DE CONCURRENCE

Le règlement 141 pris en fonction de l'Article 87 exclut les conférences maritimes de la réglementation concernant les ententes qui, elles, relèvent des Articles 85 à 89 du Traité.

Le deuxième considérant du règlement 141 précise bien que le règlement 17 ne s'applique pas en attendant l'élaboration de mesures de politique commune de transports maritimes. Il en résulte que le considérant reconnaît bien le caractère de politique commune et donc que les mesures éventuellement en cause seront à arrêter selon les procédures de l'Article 84 paragraphe 2, c'est-à-dire à l'unanimité.

Les conférences maritimes constituent, à n'en pas douter, une forme de cartellisation à travers lesquelles certains groupes d'armateurs exercent tant à l'intérieur des limites de la Communauté qu'à l'extérieur des influences asymétriques dont notre flotte est elle-même victime à l'occasion. Cependant, notre pays a peu de chances de remettre en cause cette domination principalement anglo-néerlandaise sans compromettre du même coup le système des conférences. En conséquence, il est hautement vraisemblable que d'une manière ou de l'autre, les conférences seront préservées de l'application des Articles 85 et 86;

par voie de conséquence, toute possibilité risque d'être exclue pour notre flotte de remettre en cause les effets de domination dont elle subit depuis vingt ans les effets néfastes.

Il s'agit toutefois, de déterminer en quelle mesure, des initiatives de la Communauté Economique Européenne pourraient modifier la situation existante, au profit en particulier des positions de l'armement français.

Dans ce cadre, une initiative pourrait consister en la création d'une Commission Européenne chargée d'analyser en permanence les taux de fret sur les lignes Etats-Unis-Europe. Il s'agirait de faire pièce au poids de la Federal Maritime Commission qui permet aux Etats-Unis de connaître avec précision les taux de fret pratiqués sur les lignes à origine ou destination américaine et d'en déduire les mesures économiques et commerciales nécessaires.

Les difficultés liées à la création d'une telle institution sont grandes. En effet, si les conférences restent préservées de l'application de l'Article 85, la création d'une commission européenne chargée d'analyser les taux de fret rencontrerait des obstacles importants. Ainsi, aux Etats-Unis, l'action de la Federal Maritime Commission repose elle-même sur l'application du Code Maritime anti-trust (Shipping Act de 1916, Bonner Act de 1960).

A l'heure actuelle, la situation sur les lignes Europe-Etats-Unis devient dramatique, notamment en ce qui concerne les navires porte-conteneurs. Les disparités entre les taux plus élevés pratiqués dans le sens Europe-Etats-Unis et plus bas dans le sens Etats-Unis-Europe aboutit dans les faits à l'établissement de nouveaux droits de douane.

L'institution pour le compte de la Communauté Européenne d'une telle Commission aux objectifs comparables à ceux de la Federal Maritime Commission, permettrait au moins d'éviter une dégradation des positions des divers pays européens.

Il est difficile d'envisager d'autres dispositions à vocation générale, car la disparité des intérêts entre les pays chargeurs et les pays transporteurs membres de la Communauté peut rendre difficile tout accord en ce qui concerne les positions dominantes dans le transport maritime.

VI - ACCORDS COMMERCIAUX ET ACCORDS DE TRANSPORT MARITIME

C'est le croisement de l'article 113 et de l'article 84 en vertu des thèses juridiques qui fonde la nature des procédures à mettre en oeuvre en ce domaine. Ainsi, dans la mesure où les clauses maritimes sont négociées en même temps que les accords commerciaux, la procédure institutionnelle à mettre sur pied ne devrait pas être très différente de celle prévue à l'article 113 du Traité de Rome.

La question préalable consiste donc à savoir si l'inclusion de clauses maritimes dans les accords commerciaux est avantageuse au regard des intérêts français. Face aux pratiques discriminatoires en provenance des pays de l'Est, des pays en voie de développement ou des U.S.A., il peut exister des situations où une politique commune des pays membres de la Communauté présentera plus d'efficacité que des administrations nationales. Au surplus, la France peut n'avoir pas intérêt à traiter toute seule dans la mesure où cela pourrait lui faire perdre une part importante des trafics assurés à partir des ports étrangers.

Il reste toutefois à déterminer quel serait le type des clauses que l'on inclurait en pratique. A cet égard, une large gamme de possibilités existe en théorie depuis le partage à 50% du trafic entre le pavillon du cocontractant et ceux de la Communauté jusqu'à la clause pure et simple de renonciation mutuelle à toute discrimination. La décision sur ce point peut être prise une fois pour toutes (Etablissement d'une clause "standard") ou prise cas par cas en fonction des particularités de l'espèce.

Dans l'hypothèse d'une clause standard de type libéral, l'avantage pour notre pays serait d'éliminer les discriminations réglementaires dans les rares secteurs où elles le gênent réellement (Argentine). Mais dans ce cas, comme d'ailleurs dans le cas opposé d'un partage par moitié notre pavillon serait avantagé au même titre que ceux des autres pays de la Communauté : en pratique, cela signifie qu'il serait avantagé moins que les autres puisque son importance dans la flotte communautaire (à dix) est très inférieure à l'importance du commerce français dans le commerce extérieur de cette même Communauté. Les flottes norvégienne, britannique, néerlandaise, seraient au contraire avantagées plus que les autres pour la raison inverse.

En fonction des intérêts français, il semble que l'inclusion de clauses maritimes dans les accords commerciaux devrait être soutenue. Il serait, en tout cas, souhaitable que la commission ait pour mission de poser les préalables maritimes liés à la négociation des accords commerciaux.

Il appartiendrait, dans ces conditions, au conseil de la Communauté de décider à l'unanimité d'une procédure de ratification des accords.

Il s'agit, à ce stade, de savoir si notre pays doit accepter de déléguer systématiquement à la Communauté la compétence de négocier des clauses maritimes dans les accords commerciaux et donc s'interdire de négocier lui-même de telles clauses, voire des accords maritimes proprement dits. Une telle délégation systématique risquerait d'être contraire aux intérêts nationaux. C'est pourquoi il est souhaitable que la procédure prévue indique que l'unanimité des pays membres de la Communauté est requise pour la ratification d'accords commerciaux traitant de questions maritimes.

Ainsi la France conserverait le droit de fixer souverainement, dans la limite de ses engagements internationaux, les modalités de

de développement de la flotte de commerce notamment :

- la possibilité de développer une politique originale de coopération active dans les pays en voie de développement désireux de se constituer une flotte de commerce.
- la possibilité de continuer à développer une politique bilatérale en vue de reconquérir un fonds de commerce perdu
- la possibilité de continuer d'inclure des clauses maritimes privilégiant notre pavillon dans les polices d'assurance - crédit et les protocoles français.

Une telle procédure tiendrait compte aussi du fait de l'importance des armements Néerlandais, Britannique et Norvégien, pays plus transporteurs que chargeurs, qui bénéficieraient plus que la France d'accords de commerce s'appliquant globalement à la Communauté (que ce soit des accords de partage par moitié ou d'absence de toute discrimination).

En conclusion, et à la condition de pouvoir préserver des possibilités de négociations autonomes, l'intérêt de lier au plan de la Communauté la négociation d'accords commerciaux avec celle d'accords de transport maritime doit être considérée de façon positive. C'est un moyen pour les pays de la Communauté de se défendre contre les pratiques de discrimination de pavillon et les positions dominantes extérieures à la Communauté.

VII - LA QUESTION DES AIDES ETATIQUES

Les subventions peuvent être examinées au titre des articles 92 à 94 du Traité de Rome, mais elles constituent un élément important de la politique des transports maritimes et, à ce titre, relève de l'application de l'article 84 (paragraphe deux).

Il semble toutefois que dans l'état actuel des choses, l'harmonisation des politiques d'aide publique à l'exploitation serait probablement quelque peu favorable à notre pays. Les subventions d'exploitation italiennes sont très supérieures aux nôtres sans parler des avantages occultes tirés de la connexion Finmare/IRI. En France, en effet, les subventions d'exploitation de droit commun (sauf en ce qui concerne le remboursement des charges de maladie) ont disparu et les subventions d'exploitation aux compagnies d'économie mixte doivent également disparaître à terme.

Pour les subventions d'investissement, le statu quo paraît plutôt avantager la France dans la mesure où le régime britannique vient de disparaître pour les commandes postérieures au 1.12.70 et dans la mesure où le taux moyen des aides prévues dans le plan de relance de l'armement français semble supérieur au taux italien. Toutefois, en sens inverse, on notera que nos subventions de bonifications d'intérêt sont devenues moins avantageuses que la moyenne depuis qu'elles ont été fixées à 6,5% pour les commandes postérieures à septembre 1969.

Au total, on pourrait penser que l'harmonisation des régimes d'intervention (sur la base des articles 92-94) s'il prive notre pays de sa souveraineté en la matière devrait trouver certains avantages. Mais si on se place sur un plan pratique, ceci ne sera valable qu'à condition que nos voisins ne trouvent pas dans leurs procédures décentralisées, le moyen de faire obstacle dans la pratique,

à l'harmonisation établie en théorie. De même, l'harmonisation des subventions, en ce qui concerne l'Italie, risque d'être un leurre comme c'est le cas dans le domaine de la construction navale pour des raisons politiques et aussi parce que la couverture du déficit d'une compagnie nationale par sa holding publique (IRI) ne tombe pas sous le coup des mesures communautaires.

On rappellera les possibilités qu'offrent à cet égard les laenders, les régions autonomes italiennes et peut-être demain la structure particulière de plusieurs territoires du Royaume-Uni.

On notera aussi, pour être complet, les possibilités nouvelles qu'offre la banque européenne d'investissements. Mais cet avantage risque de rester théorique dans la mesure où cet établissement, en application de l'article 130 a nettement orienté ses activités vers l'animation des régions moins développées de la Communauté.

VIII - LA QUESTION DE LA TARIFICATION

La connaissance des Tarifs réellement pratiqués par les armateurs contribuerait au développement d'une politique commune des transports dans la mesure où tout accord concernant les tarifs des autres modes de transport perdrait de son intérêt si l'on restait dans l'ignorance des tarifs qui intéressent une part notable de la chaîne de Transport intracommunautaire.

La connaissance de ces Tarifs réellement pratiqués est différente de celle des Tarifs officiels des conférences qui sont affichés. Une telle connaissance passerait par l'interrogation des compagnies maritimes pour appréhender les ristournes qu'elles pratiquent.

Même si l'on juge cet objectif souhaitable au regard de la politique commune des Transports et que l'on exclut toute immixtion des Pouvoirs publics dans la fixation des Tarifs, la réalisation de cet objectif ne saurait être considéré comme possible à court et moyen terme.

A moyen terme, trois problèmes apparaissent déterminants dans l'appréciation que l'on peut porter sur l'application du Traité de Rome aux Transports maritimes.

- a) la nécessité d'initiatives qui permettront en particulier, à l'armement français, de se défendre contre les positions dominantes et les discriminations de pavillon.
- b) la nature des liens qui pourront se nouer dans le cadre de la Communauté élargie, dans des pays aux flottes très différentes et divisées en deux catégories bien délimitées, les pays chargeurs et les pays transporteurs.
- c) le rôle assigné à l'Armement français, la nature principale de son fonds de commerce et l'intérêt d'une politique d'accords bilatéraux.