

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

Service des Affaires Economiques
et Internationales

Division des Affaires
Internationales

S.A.E.I. N° 2105

LA POLITIQUE DES TRANSPORTS
DE LA COMMUNAUTE EUROPEENNE DU CHARBON ET DE L'ACIER
(1952 - 1962)



Février 1963

Lors de la session du Conseil des Ministres de la Communauté Economique Européenne consacrée aux questions de transport, le 27 Septembre 1962, plusieurs délégations avaient souligné la nécessité de ne pas perdre de vue, dans la discussion des problèmes tarifaires, les réglementations déjà en vigueur du fait de l'existence de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier.

A l'heure où la mise en oeuvre d'une politique commune des transports impose l'harmonisation progressive des différents tarifs nationaux, il a paru utile de rappeler l'expérience réalisée dans le même domaine par la première en date des organisations d'intégration économique européenne.

La Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, et son exécutif, la Haute Autorité, viennent de célébrer le dixième anniversaire de leur création : c'est en effet le 25 Juillét 1952 que le traité instituant la C.E.C.A. est entré en vigueur. Si, depuis cette date, les efforts d'intégration ont été élargis à l'ensemble des activités économiques, certains problèmes qui se pesaient hier sont toujours d'actualité aujourd'hui et l'expérience acquise par la C.E.C.A. dans un secteur limité peut inspirer l'action entreprise à une plus grande échelle par la Commission Economique Européenne.

Un arrêt récent de la Cour de Justice des Communautés Européennes concernant la publicité des tarifs vient d'ailleurs d'illustrer l'interdépendance entre certaines décisions prises par la Haute Autorité en matière de transport et celles envisagées sur le même plan par la Communauté Economique Européenne.

La présente étude se propose, en conséquence, de rappeler les objectifs fixés par le Traité de Paris en matière de transports, d'analyser ensuite la politique suivie en l'occurrence par la Haute Autorité et de tirer les conclusions des résultats auxquels celle-ci est parvenue.

Les fondements juridiques et doctrinaux de l'action de la C.E.C.A. en matière de transports, tels qu'ils résultent des dispositions mêmes du Traité, sont analysés en premier lieu. Les problèmes qui se sont posés aux experts de Luxembourg pour chacun des modes de transport et les solutions spécifiques qu'ils ont préconisées, sont examinés ensuite. Enfin, le changement d'orientation intervenu à partir de 1961 dans la politique des transports de la C.E.C.A., à la suite du demi-échec de sa politique et des arrêts rendus par la Cour de Justice dans deux affaires importantes, en 1961 et en 1962, fait l'objet de la troisième partie de l'étude.

PREMIERE PARTIE - LES FONDEMENTS JURIDIQUES ET DOCTRINAUX DE LA C.E.C.A. EN MATIERE DE TRANSPORTS

L'ouverture du marché commun des produits C.E.C.A. exigeait l'application de certaines règles communes aux transports, puisque ceux-ci représentent dans le prix rendu des produits lourds une charge toujours importante.

Ces règles sont posées dans l'article 70 du Traité. Le calendrier de leur mise en vigueur figurait dans le § 10 de la Convention relative aux dispositions transitoires.

Disons tout de suite qu'à la différence du Traité de Rome, le Traité de Paris du 18 Avril 1951, qui a institué la C.E.C.A., n'a pas fixé les conditions d'une politique commune des Etats membres en matière de transports.

Aux termes de l'article 70-5 du Traité, la politique des transports reste du domaine réservé aux Etats membres, à la seule condition que la ligne suivie par eux ne soit pas en contradiction avec les dispositions nécessaires au bon fonctionnement du marché commun du charbon et de l'acier contenues dans le Traité.

Ces dispositions, qui sont essentiellement d'ordre tarifaire et ont un caractère obligatoire pour tous les Etats membres, sont contenues dans les quatre premiers alinéas de l'article 70 du Traité et dans le § 10 de la Convention relative aux dispositions transitoires.

a) A l'article 70, § 1, du Traité instituant la C.E.C.A., il est "reconnu" que l'établissement du marché commun rend nécessaire l'application de tarifs de transport du charbon et de l'acier de nature à offrir des conditions de prix comparables aux utilisateurs placés dans des conditions comparables.

b) Aux termes de l'article 70, § 2, sont interdites, pour le trafic entre les Etats membres, les discriminations dans les prix et conditions de transport de toute nature fondées sur le pays d'origine et de destination des produits. Il est également prescrit que le transport de marchandises de même catégorie à destination ou en provenance des autres Etats membres doit être soumis au même tarif que les transports internes dans la mesure où la marchandise emprunte le même parcours. Autrement dit, des "tarifs directs" seront appliqués en trafic international.

c) L'article 70, § 3, du Traité, prescrit que les barèmes, prix et dispositions tarifaires doivent être publiés ou portés à la connaissance de la Haute Autorité.

d) Enfin, l'article 70, § 4, oblige les Etats membres à soumettre à l'accord préalable de la Haute Autorité les "mesures tarifaires spéciales" prises par eux dans l'intérêt d'une ou de plusieurs entreprises productrices de charbon et d'acier.

e) Quant au § 10 de la Convention relative aux dispositions transitoires, il créait une Commission d'experts des Transports, chargée de préparer les modalités d'application des divers principes énumérés ci-dessus.

Dès le début, par conséquent, la tâche assignée à la Haute Autorité en matière de transports était assez limitée.

D'abord, les dispositions du Traité de la C.E.C.A. relatives aux transports ne concernaient que les transports de produits C.E.C.A. et ne portaient que sur certains aspects limités des différentes réglementations relatives à ces transports. C'est ainsi que sous réserve de l'obligation qui lui était faite d'empêcher l'octroi de subventions, le Traité ne conférait à la Haute Autorité aucune compétence pour ce qui concernait, par exemple, les problèmes de coordination des transports, d'investissements ou d'infrastructure. En fait, les dispositions prévues avaient surtout pour but d'éviter que le Marché commun du charbon et de l'acier ne soit faussé par les distorsions de concurrence auxquelles les réglementations nationales de transport pouvaient donner lieu.

Par ailleurs, la Haute Autorité ne pouvait atteindre les objectifs limités qui lui étaient impartis en matière de transports qu'avec l'étroite collaboration des gouvernements des Etats membres.

Deux raisons ont conféré pourtant aux dispositions du Traité de la C.E.C.A. relatives aux transports une très grande importance.

En premier lieu, les transports de produits C.E.C.A. (charbon, acier, minerai, ferrailles) représentaient une part importante - environ 40 % - de l'ensemble des transports de la Communauté. Si l'on songe à l'incidence des frais de transport dans les prix des produits C.E.C.A., incidence pouvant aller pour certains usagers jusqu'à 50 % du prix rendu, on conçoit que les mesures prises par la Haute Autorité devaient forcément avoir une influence sur l'ensemble de la politique des transports des Etats membres.

Le Traité de Paris constituait d'autre part une innovation intéressante dans le domaine de la politique des transports. Il représentait en effet la première tentative faite en vue de résoudre les problèmes de transports au niveau supra-national. Pour la première fois, un organisme supra-national était effectivement habilité à prendre ou à recommander des mesures concrètes en vue de résoudre certains problèmes qui, jusqu'à-là, avaient été discutés exclusivement par la méthode classique des conférences intergouvernementales. C'est la raison pour laquelle on a fondé dès le début tant d'espoirs - trop peut-être - sur l'action de la Haute Autorité en matière de transports

.../.

Cependant, le principe de l'égalité de traitement des usagers, base des dispositions du Traité de la C.E.C.A. en matière de transports, bien qu'il ait été affirmé avec plus de vigueur dans le Traité de Paris, préexistait à celui-ci. Dans le cadre de la Convention internationale concernant le transport de marchandises par chemin de fer (C.I.M.), de la Convention de Barcelone de 1921, de la Convention de Genève de 1923 et plus récemment dans le cadre des accords du GATT, les Etats avaient souscrit des engagements tendant déjà à une certaine égalité de traitement entre usagers nationaux et usagers étrangers.

Par contre le fait nouveau essentiel introduit par la C.E.C.A. dans le domaine des transports était la création d'instances chargées de veiller à l'application des principes du Traité par les Etats membres.

La Haute Autorité constituait le premier de ces organes. Lui incombait la responsabilité d'engager des négociations avec les Etats membres pour mettre en oeuvre les mesures décidées en application des principes définis par le Traité et pour les faire respecter.

L'autre organe était la Commission d'Experts des Transports, créée conformément au § 10 de la Convention transitoire et composée de représentants des administrations et des professions intéressées. Malgré son caractère temporaire, elle a joué un rôle considérable dans l'élaboration de la politique de la C.E.C.A., en préparant la plupart des décisions prises par la Haute Autorité en matière de transports (1).

.../.

(1) - La composition de la Commission est donnée à l'Annexe II de la présente Note.

DEUXIEME PARTIE - L'ACTION DE LA C.E.C.A. EN MATIERE DE TRANSPORTS JUSQU'EN 1960.

Jusqu'en 1960, on peut dire que l'action de la C.E.C.A. en matière de transports s'est exercée en considérant séparément les problèmes propres à chacun des modes de transport. Principalement préoccupée par les problèmes intéressant les transports ferroviaires, la Commission d'Experts des Transports a laissé à des Commissions "ad hoc" le soin de s'occuper des problèmes propres aux transports fluviaux et aux transports routiers. Ce n'est que plus tard, lorsqu'elle a constaté que toutes les mesures qu'elle préconisait échouaient sur le principe général de la publicité des prix et conditions de transport, que la Haute Autorité a modifié sa ligne de conduite en traitant alors les problèmes de transport dans leur ensemble.

I - LES TRANSPORTS FERROVIAIRES -

D'aucuns ont voulu voir dans la composition même de la Commission d'Experts des Transports, où les représentants des administrations gouvernementales et des chemins de fer l'emportaient nettement sur ceux du secteur privé, la raison pour laquelle la C.E.C.A. s'est surtout intéressée aux problèmes des tarifs de chemin de fer. Cette explication est insuffisante. Trois autres raisons au moins justifient l'intérêt porté par la C.E.C.A. aux problèmes ferroviaires :

- d'abord, la part importante de la voie ferrée (50% environ) dans l'ensemble des transports de marchandises C.E.C.A. réalisés à l'intérieur de la Communauté;

- d'autre part, le fait que lors de la création de la C.E.C.A., les tarifs ferroviaires étaient les seuls à être bien connus et à pouvoir servir de base de calcul pour les autres transports, pour éliminer les discriminations dans les autres transports, il fallait donc commencer par les éliminer dans les transports ferroviaires.

.../.

- enfin, la structure centralisée du chemin de fer dans les six pays de la Communauté, et la tutelle étroite exercée sur eux par la puissance publique, permettaient à la Haute Autorité et aux Gouvernements de prendre des mesures applicables et contrôlables plus rapidement dans le secteur ferroviaire que dans les autres secteurs, dominés par les intérêts privés.

Tout ceci explique la priorité qui fut donnée par la C.E.C.A. à l'examen des tarifs ferroviaires. Le secteur ferroviaire fut également celui où la C.E.C.A. enregistra ses succès les plus positifs. Etant donné la faculté pour le chemin de fer de compenser un tarif réduit sur une ligne par un tarif plus élevé sur d'autres, les différenciations en matière de tarifs ferroviaires étaient extrêmement nombreuses lors de l'ouverture du Marché Commun du charbon et de l'acier. Les discriminations les plus flagrantes furent éliminées dès les premières années de mise en vigueur du Traité, notamment par la création de tarifs directs internationaux et par la suppression partielle des mesures tarifaires spéciales visées à l'article 70, § 4, du Traité.

1) - Tarifs directs internationaux.

Aux termes du § 10 de la Convention relative aux dispositions transitoires, la Commission d'Experts devait étudier sans tarder le meilleur moyen "d'établir pour les transports à l'intérieur de la Communauté des tarifs directs internationaux tenant compte de la distance totale et présentant un caractère de dégressivité".

Pour mieux comprendre la manière dont ces tarifs furent établis par les experts de la C.E.C.A., il n'est peut-être pas inutile de rappeler les principes de la tarification traditionnelle en trafic ferroviaire international.

Dans un Etat, le tarif appliqué aux transports de marchandises se compose en général d'une part d'une taxe fixe, dite taxe terminale, due pour chaque transport indépendamment de la distance parcourue et d'autre part d'une taxe de parcours qui varie en fonction de cette distance et qui présente le plus souvent un caractère dégressif en fonction de cette distance. Lorsqu'en l'absence de tarifs directs, un transport est exécuté de Pont-à-Mousson à Essen, par exemple, l'usager est tenu d'acquitter pour le parcours français la taxe terminale appliquée par la S.N.C.F. plus le taux kilométrique dégressif de Pont-à-Mousson à la frontière franco-allemande. Au passage de la frontière, l'administration

ferroviaire allemande applique à ce transport une nouvelle taxe terminale et calcule le taux kilométrique dégressif sans tenir compte des kilomètres parcourus auparavant. Il s'ensuit un renchérissement du transport international, dont il résulte une distorsion analogue à celle provoquée par les droits de douane.

La Commission d'Experts, qui a eu à connaître de cette question, a examiné successivement trois solutions.

Elle a commencé par prendre en considération la solution dite "idéale" des barèmes uniques présentant une dégressivité uniforme et valable, en matière de produits C.E.C.A., tant pour les transports internationaux que pour les transports intérieurs. Les experts ont cependant dû renoncer très vite à cette solution en raison de l'article 70, alinéa 5, du Traité, qui réserve les mesures de politique tarifaire à la souveraineté des Etats membres. En raison de la différence des taux de dégressivité et des taxes terminales appliquées par les différentes administrations ferroviaires, cette solution des barèmes uniques aurait pu compromettre fortement la situation financière de certaines sociétés, les recettes provenant des transports de charbon et d'acier constituant d'une façon générale une part importante des revenus des différentes administrations. Cette solution idéale a également été rejetée pour une autre raison : la mise en vigueur de tarifs directs pour les produits C.E.C.A. sur l'ensemble du territoire de la Communauté aurait créé de trop grandes distorsions par rapport aux tarifs en vigueur pour les autres marchandises.

Les experts se sont ensuite tournés vers la solution dite "littérale", qui aurait consisté à appliquer aux produits C.E.C.A. le statu quo pour les transports intérieurs des différents pays, et des barèmes uniques pour tous les transports internationaux effectués à l'intérieur de la Communauté. Mais, en partie pour les mêmes objections que celles que l'on a pu formuler à l'égard de la solution idéale, la solution littérale n'a, elle non plus, pu être retenue.

Les experts ont alors étudié une solution d'inspiration réaliste consistant à élaborer à partir du statu quo des mesures transitoires valables tant que subsisteraient des différences dans le traitement auquel sont soumises les marchandises C.E.C.A. d'une part, et les autres marchandises d'autre part. Cette solution, connue sous le nom de "formule C", a fait l'objet de l'accord du 21 Mars 1955.

Elle prescrivait l'élimination progressive de la deuxième taxe terminale, celle levée jusqu'ici à partir de la frontière du pays destinataire, les deux taxes étant désormais prélevées en bloc au départ, et leur produit global ensuite divisé par deux.

D'autre part, les coefficients de dégressivité pour le transport international étaient calculés désormais sur la distance totale, en tenant compte du système propre à chaque Etat pour le parcours effectué sur son territoire.

Enfin, aucune taxe terminale ne pouvait plus être appliquée lorsque la marchandise transportée ne fait que transiter sur le territoire national.

La mise en oeuvre des tarifs directs internationaux par chemin de fer a donné d'heureux résultats. Loin d'assister à la diminution des recettes globales que l'on aurait pu craindre (1), les réseaux ferrés de la Communauté ont enregistré, au contraire, une nette augmentation du montant total de leurs recettes, les mesures prescrites ayant eu pour conséquence un développement considérable des échanges ferroviaires des produits relevant du Traité entre les Etats membres. Aussi le champ d'application de ces tarifs a-t-il été étendu au transit par la Suisse le 1er Juillet 1957 et au transit par l'Autriche le 1er Janvier 1958.

Simplification des formalités douanières.

La mise en vigueur des tarifs directs internationaux s'est accompagnée d'une simplification des formalités douanières appliquées aux frontières aux produits C.E.C.A.. Mais ce n'est que le 1er Avril 1962 qu'un accord a pu être signé entre les Administrations des six pays, prescrivant la vérification immédiate des produits relevant du Traité au vu des seules déclarations - soumissions internationales de douane, à condition que ces produits soient acheminés par trains complets ou rames homogènes.

Tarifs directs internationaux fluviaux et routiers.

Le problème des tarifs directs ne s'est posé jusqu'ici dans la C.E.C.A. que pour les transports ferroviaires. Nombreux toutefois sont ceux qui préconisent leur extension aux modes de transport pour lesquels ces

.../.

(1) - Voir S.N.C.F./Ministre des Travaux Publics - Arrêt du Conseil d'Etat du 22 Décembre 1961 -

dispositions tarifaires n'existent pas encore, et notamment aux transports mixtes effectués par deux ou plusieurs modes de transport (chemin de fer- navigation rhénane, par exemple). Il va de soi qu'une telle extension est étroitement liée à l'adoption, dans tous les pays membres, d'une tarification obligatoire s'étendant à tous les modes de transport et qu'elle ne pourra avoir un sens satisfaisant que le jour où les modes de tarification et les charges imposées aux transporteurs dans les différents pays du Marché Commun seront largement harmonisés(1).

On notera d'autre part que si le Traité instituant la Communauté Economique Européenne ne mentionne pas les mots "tarifs directs internationaux", mais parle seulement de "règles communes applicables aux transports internationaux" (art. 75-I, a, du Traité de Rome), cette question des tarifs directs n'en est pas moins suivie de très près par la Commission de la Communauté Economique Européenne.

2) - Mesures tarifaires spéciales : tarifs de soutien et tarifs de concurrence.

La notion de discrimination n'est pas limitée au seul trafic international. Les tarifs d'exception que les compagnies ferroviaires appliquent dans le trafic interne sont chose relativement fréquente. Comme ces tarifs se traduisaient par un traitement différencié d'usagers placés dans des conditions comparables relativement aux conditions de transport, ils ne pouvaient être maintenus, aux termes du Traité, que s'ils étaient autorisés par la Haute Autorité, à laquelle était réservé un droit d'appréciation pour donner un accord temporaire ou conditionnel.

A cet égard, la politique suivie par la Haute Autorité n'a pas été la même selon qu'il s'agissait de tarifs de soutien ou de tarifs de concurrence.

Tarifs de concurrence.

D'une manière générale, la Haute Autorité a admis assez largement le principe de ces tarifs, que le transporteur applique dans son propre intérêt pour faire face à la concurrence d'un autre mode de transport.

.../.

(1)- Voir Cinquième Rapport général de la Haute Autorité sur l'activité de la Communauté- (1956).

Ces tarifs sont actuellement très nombreux. Indépendamment des contrats tenus secrets mais dont la Haute Autorité a connaissance, plusieurs centaines de tarifs de concurrence publiés sont actuellement en vigueur dans la Communauté. Cette situation pose un problème grave, dans la mesure où la Haute Autorité peut difficilement juger du bien-fondé des réductions tarifaires accordées par les chemins de fer en raison de la concurrence des autres modes de transport, puisque les prix et conditions de transport de ceux-ci ne font l'objet d'aucune publicité.

Aussi la Haute Autorité compte-t-elle beaucoup sur l'application effective de sa recommandation I/6I, dont il sera question plus loin, pour résoudre le problème des tarifs de concurrence, important tant par l'ampleur des réductions accordées que par le volume du trafic concerné.

Tarifs de soutien.

La Haute Autorité s'est montrée beaucoup plus sévère à l'égard de ces tarifs, qui sont appliqués pour le seul profit de l'usager sans tenir compte des intérêts du transporteur. Représentant une forme de subvention au profit de l'usager, ces tarifs tombent en effet sous le coup de l'interdiction générale des subventions formulées par l'article 4 du Traité de Paris.

En ce qui concerne les produits C.E.C.A., les tarifs de soutien intéressaient surtout la France et l'Allemagne. Le 9 Février 1958, dernier jour de la période transitoire, la Haute Autorité, conformément au § 10 de la Convention, a fait connaître aux Gouvernements intéressés les mesures qu'elle avait arrêtées à l'encontre des tarifs incriminés (1). Les Gouvernements français et allemand ont accepté et appliqué immédiatement certaines des décisions de la Haute Autorité, mais ont interjeté appel, pour d'autres, auprès de la Cour de Justice des Communautés Européennes. Dans l'ensemble, la Cour a confirmé les décisions de la Haute Autorité, en déclarant "que l'application des tarifs de soutien n'était admissible que dans la mesure où ils étaient nécessaires pour permettre aux entreprises de surmonter des difficultés d'un caractère exceptionnel et temporaire, dues à des circonstances imprévisibles".

.../.

(1) - Voir Journal Officiel de la C.E.C.A. du 3 Mars 1958.

En application pratique de cette thèse, la Cour a pu reconnaître comme justifié l'octroi de soutiens par la voie tarifaire à des entreprises Ouest-Allemandes, situées à proximité de la frontière de l'Allemagne de l'Est. Par contre, la Haute Autorité a demandé au Gouvernement français la suppression progressive des mesures de soutien prises par la S.N.C.F. en faveur des mines de fer des Pyrénées. Elle n'a autorisé le maintien de plusieurs tarifs allemands, présentés comme mesures de soutien en faveur du Schelesvig-Holstein, qu'à la condition que ces tarifs spéciaux, appliqués jusqu'ici aux seuls envois en provenance des mines de la Ruhr, soient étendus au trafic en provenance de toutes les mines de la Communauté.

Cependant les sursis demandés pour d'autres tarifs par les Gouvernements français et allemand et généralement accordés par la Haute Autorité, de même que la prolifération des tarifs secrets, ont réduit considérablement la portée des décisions prises par la Haute Autorité en matière de tarifs de soutien.

Comme le soulignait M. KAPTEYN, un des rapporteurs de la Commission d'Experts des Transports : "Quand les tarifs se diversifient en fonction de situations particulières ou d'objectifs propres à chaque région, il devient difficile de discerner ceux qui sont légitimes de ceux qui favorisent seulement certaines entreprises. On risque d'introduire entre les industries du Marché Commun des discriminations condamnées par le Traité".

II - LES TRANSPORTS PAR VOIES NAVIGABLES -

1°- Les données du problème.

L'élimination des discriminations dans le domaine des transports fluviaux de charbon et d'acier posait à la Haute Autorité des problèmes encore plus difficiles à résoudre que ceux auxquels elle avait dû faire face pour les transports ferroviaires.

Le principal des ces problèmes était constitué par la disparité des taux de fret selon qu'il s'agissait de transport intérieur ou de trafic international. En effet, depuis les années de dépression économique de l'avant-guerre, les frets en matière de navigation fluviale se trouvaient soumis, dans la plupart des Etats membres, à un double régime : réglementation des prix et répartition contrôlée du fret en trafic intérieur, libre formation des prix en trafic international. Les

.../.

frets internationaux étant en général plus bas que les frets intérieurs applicables à chaque part nationale du transport effectué, il n'était pas rare par exemple de voir le charbon belge transporté sur péniches belges concurrencer victorieusement à Paris le charbon du Nord transporté sur péniches françaises (1).

Un autre facteur contribuait à accentuer cette disparité des taux de fret entre trafic interne et trafic international : la différence, selon le pays d'origine, du coût d'exploitation social, économique et fiscal des unités de navigation intérieure, différence qui posait le problème de l'harmonisation des législations sociales et fiscales concernant la batellerie dans les six pays membres.

La Haute Autorité se rendit très vite compte que les disparités tarifaires existant dans la navigation fluviale ne pouvaient être éliminées que par un accord multilatéral entre les Etats membres. Cependant, consciente de l'insuffisance de ses pouvoirs pour régler un problème aussi complexe, elle recommanda que celui-ci soit discuté en dehors d'elle, dans le cadre de la Conférence Européenne des Ministres de Transports, qui avait été instituée en 1954.

Ce n'est qu'en 1956, devant le peu de résultats concrets auxquels étaient parvenus les travaux de la C.E.M.T., que la Haute Autorité prit l'initiative de proposer aux Gouvernements un nouvel échange de vues sur ces questions, dans le cadre du Conseil Spécial des Ministres de la C.E.C.A..

Les travaux de la C.E.M.T. avaient mis en lumière deux difficultés majeures :

- d'une part, aboutir à une publicité des frets fluviaux qui soit conforme au principe de la transparence du marché "essentiel au Traité ;

- d'autre part, concilier le libre accès au marché de la navigation à l'intérieur de la Communauté avec les mesures protectionnistes prises par certains états en faveur de leur artisans bateliers.

.../.

(1) - L'invasion du marché français par les combustibles belges motiva d'ailleurs, en 1953, une plainte des charbonnages de France auprès de la Haute Autorité.

La Haute Autorité indiqua qu'il existait à son avis trois solutions possibles : soit libérer les transports intérieurs, soit réglementer les transports internationaux, soit enfin fixer des niveaux maximum et minimum de fret. Aucune de ces solutions ne réussit à recueillir l'unanimité.

Les Allemands, les Belges et les Français s'opposèrent à toute libération des frets intérieurs, en faisant valoir qu'une telle mesure provoquerait une baisse profonde des frets, dommageable à la fois pour les transporteurs fluviaux et pour les modes de transport concurrents. Les Hollandais, convaincus que leurs bateliers possédaient les prix de revient les plus avantageux, se déclarèrent prêts à envisager cette libération à condition qu'elle soit simultanément appliquée par tous leurs partenaires. Sauf la France, aucun des Etats membres ne se déclara favorable à la troisième solution.

2° - La recherche de solutions spécifiques -

Pressés cependant d'aboutir à un accord, les experts de la C.E.C.A. décidèrent alors de séparer les problèmes intéressant les transports rhénans - de beaucoup les plus importants pour les produits C.E.C.A. - de ceux concernant les voies d'eau situées à l'Ouest du Rhin.

a) Transports rhénans ; l'Accord de Petersberg -

Sur le Rhin, l'existence d'un marché libre des frets à côté d'un marché étroitement réglementé entraînait des disparités et des discriminations qui risquaient d'entraver le bon fonctionnement du marché commun du charbon et de l'acier. L'intervention de la C.E.C.A. soulevait toutefois un point de droit important, étant donné que les Actes du Rhin et en particulier la Convention de Mannheim de 1868 avaient depuis longtemps consacré le régime de la liberté de la navigation sur cette artère capitale.

La Haute Autorité se réclama alors de l'article 87 du Traité de Paris selon lequel "les Etats membres ne pouvaient invoquer les contrats, accords, ententes existant entre eux pour résoudre suivant une procédure autre que celle prévue par le Traité de la C.E.C.A. un litige portant sur l'interprétation ou l'application du Traité".

.../.

La Suisse, qui n'avait signé ni la Convention de Mannheim, ni le Traité de Paris, mais avait adhéré implicitement aux dispositions de l'Acte de Mannheim en entrant à la Commission Centrale du Rhin au lendemain de la première guerre mondiale, dépêcha une délégation au Luxembourg pour y défendre ses intérêts.

Après de longues négociations, au cours desquelles se manifesta l'attachement des Etats membres aux dispositions de la Convention de Mannheim, la C.E.C.A. renonça à toute intervention autoritaire dans le régime des frets rhénans. L'Accord du 9 Juillet 1957 relatif aux frets et conditions de transports pour le charbon et l'acier sur le Rhin, Accord dit de Petersberg, auquel la Suisse fut associée par un accord complémentaire signé en 1959, se présenta comme une résolution de compromis.

De l'avis de tous les gouvernements intéressés, une réglementation de la formation des frets en trafic international étant impossible, les frets internationaux sur le Rhin continueraient à être libres, mais pour mettre fin aux disparités des frets constatées sur le Rhin, les frets réglementés existant dans plusieurs pays membres en trafic interne devaient s'aligner sur les frets représentatifs librement établis du trafic international. Pour ce faire, les Etats membres devaient convenir d'une procédure concertée permettant à la Haute Autorité d'avoir à tout moment une vue exacte et complète de la situation d'ensemble des frets et conditions de transport pratiqués par la navigation rhénane pour le transport des produits C.E.C.A.

Cette règle, qui impliquait une étroite collaboration de la part de la batellerie rhénane, s'est heurtée à une vive opposition des entreprises désireuses d'utiliser complètement leurs possibilités de concurrence. Transporteurs et chargeurs ont souligné l'apparence de paradoxe que pouvait représenter une attitude "anti-concurrentielle" prise par les Autorités issues du Traité de Paris, sur un bassin fluvial caractérisé jusqu'ici par un régime de liberté.

Par ailleurs, certaines législations nationales ne permettaient pas aux Gouvernements de recueillir les informations nécessaires à la publication des cours.

Aussi, entré théoriquement en vigueur le 1er Mai 1958, l'Accord de Petersberg n'a-t-il jamais reçu d'application effective. Dans une lettre adressée le 25 Juillet 1960 au Président du Conseil Spécial des Ministres de la C.E.C.A., le Gouvernement allemand a constaté l'impossibilité d'appliquer l'Accord et s'est référé à son article 4 qui prévoit de nouvelles négociations gouvernementales en cas de difficultés graves.

D'abord suspendues, puis rouvertes récemment, ces négociations ont mis en avant les oppositions d'intérêt qui séparent les deux Grands de la navigation rhénane, les Allemands et les Néerlandais.

Les premiers estiment qu'il n'est pas raisonnable de vouloir aligner d'une manière unilatérale les frets du trafic intérieur - c'est-à-dire 80 % du trafic rhénan - sur les frets du trafic international qui lui ne représente que 20 % du trafic rhénan. Par ailleurs, celui-ci est soumis à de telles fluctuations qu'il est pratiquement impossible de trouver des frets "représentatifs" de référence. Enfin pour les Allemands, le retour à la liberté des frets sur le Rhin perturberait sérieusement leur système interne de coordination des transports.

Les Néerlandais qui, eux, n'ont pas de trafic international de base et qui dépendent essentiellement des chargeurs allemands, voient au contraire dans l'accord de Petersberg un moyen de sauvegarder la liberté des frets sur le Rhin, liberté qui leur permet pour l'instant de pratiquer les taux de fret les plus bas de toute la navigation rhénane. Ils redoutent en effet que si un jour une réglementation tarifaire parvenait à s'imposer sur le Rhin, limitant le jeu de la concurrence et unifiant les frets, celle-ci rendrait les chargeurs indifférents au choix des transporteurs, et automatiquement la préférence des premiers s'exercerait en faveur du pavillon national.

A l'heure actuelle, tout espoir de mettre en oeuvre l'accord de Petersberg n'est pas totalement abandonné mais celui-ci devra vraisemblablement être révisé. De toute manière, au-delà de l'application de cet accord, c'est tout le problème des rapports entre la Convention de Mannheim et les récents traités d'intégration européenne qui se trouve posé par l'intervention de la C.E.C.A. Sans aucun doute, la Convention de Mannheim devra elle aussi être révisée et adaptée aux réalités économiques actuelles.

b) Transports à l'Ouest du Rhin -

Si la solution du problème rhénan, qui paraissait en vue, recule de la sorte, on ne saurait être surpris que celle du problème plus complexe posé par l'ensemble des autres voies navigables paraisse encore éloignée.

.../.

Tout de suite après la conclusion de l'Accord de Petersberg, la Haute Autorité avait invité le Conseil des Ministres à reprendre sans délai l'examen des disparités existant entre les frets appliqués sur les voies d'eau situées à l'Ouest du Rhin. Les pourparlers engagés à ce sujet entre les Etats membres et la Haute Autorité ont abouti à un échec plus sévère encore que les négociations sur les problèmes rhénans. En Novembre 1960, un projet d'accord se limitant à prévoir un enregistrement des frets appliqués sur ces voies d'eau en trafic international, et laissant ouverte la question de la publicité de ces frets, fut rejeté par le Conseil des Ministres. Depuis lors, la solution de ce problème n'a fait aucun progrès.

Tous ces efforts, demeurés jusqu'à présent à peu près stériles, ne paraissent laisser d'espoir que dans deux directions susceptibles d'être - alternativement - explorées :

- ou bien une modification de l'article 70-5 du Traité de Paris en vue de renforcer les pouvoirs de la Haute Autorité et de lui permettre de faciliter la mise à exécution d'un accord intergouvernemental ;

- ou bien l'application accélérée, par la Communauté Economique Européenne, des mesures de rapprochement des législations et d'harmonisation des politiques sociales prévues aux articles 100 et 118 du Traité de Rome.

Pour des raisons déjà indiquées, et notamment parce que le statut de la batellerie ne saurait être considéré sous l'angle étroit du Traité de la C.E.C.A., la deuxième solution semble préférable à la première.

III - LES TRANSPORTS ROUTIERS -

1° - Les données du problème -

Bien qu'il n'existe pas de statistiques complètes concernant le volume des transports routiers dans l'ensemble de la Communauté, on sait que ces transports sont en augmentation constante et rapide.

En ce qui concerne les produits C.E.C.A., si les transports de minerais par route sont pratiquement inexistantes et si les transports de charbon s'effectuent en général sur de courtes distances, par contre les transports de produits sidérurgiques par route prennent une importance croissante. Certains produits finis comme les tôles sont, sur certaines relations de trafic, transportés en majorité par la route.

.../.

Aussi, la Haute Autorité s'est-elle préoccupée activement, dès 1954, d'aboutir dans ce domaine à une application satisfaisante des prescriptions du Traité. Dès le début de ses travaux, elle devait toutefois se heurter à un certain nombre de difficultés de fond et de fait, qui jusqu'à présent ont rendu impossible l'adoption de mesures constructives.

Au sein de la Commission ad hoc "Transports routiers", de profondes divergences de vues sont en effet apparues en ce qui concerne les deux problèmes les plus importants en la matière, à savoir la publicité des prix et des conditions de transport, et la formation des prix dans les transports internationaux. Par ailleurs, sauf en Allemagne fédérale où les tarifs sont obligatoires et publiés, on manquait d'informations précises sur l'importance du trafic et sur les prix effectivement pratiqués dans les divers pays membres, sans compter que d'un pays à l'autre la réglementation des transports routiers présentait de sensibles différences.

Cette situation était d'autant plus regrettable qu'une part non négligeable des transports ferroviaires bénéficiait de tarifs de concurrence contre les transports routiers. Or, dans ces circonstances, le calcul correct de la parité entre ces tarifs était malaisé.

2° - Les solutions proposées -

Les négociations entre Gouvernements n'ayant pas abouti, la Haute Autorité dut entreprendre une action directe en vue de les inciter à prendre les mesures propres à assurer la publicité des barèmes prescrite par l'article 70-3. Elle demanda notamment aux Gouvernements, à défaut de publication des tarifs, "communication des prix et conditions de transport" appliqués après la conclusion de chaque contrat de transport".

Le Gouvernement néerlandais, se fondant sur une interprétation restrictive de l'article 70, mit comme condition à son acceptation de cette dernière règle la reconnaissance du caractère secret des renseignements qui seraient ainsi communiqués.

La Haute Autorité, considérant que son initiative tendait à établir la transparence du marché, refusa cette condition. Par décision n° 18-59 en date du 18 Février 1959, se référant notamment à l'article 88, applicable en cas de manquement par un Etat aux obligations qui lui sont imparties

en vertu du Traité, la Haute Autorité prescrit aux Gouvernements d'assurer la publicité des barèmes, ne leur laissent le choix qu'entre une publicité assurée par eux-mêmes ou une publicité réalisée par les transporteurs et communiquée par ceux-ci à la Haute Autorité. Barèmes et dispositions tarifaires devaient être publiés ou communiqués à la Haute Autorité avant leur entrée en vigueur, l'exécutif de la C.E.C.A. se réservant le droit de tenir à la disposition des intéressés les éléments non publiés qui lui seraient communiqués.

Toutefois, pour tenir compte des caractéristiques particulières du transport par route, les transports de charbon et d'acier de moins de 5 tonnes, ainsi que les transports effectués sur des distances inférieures à 20 km, étaient provisoirement exclus du champ d'application des mesures à adopter.

Malgré cette réserve, la décision I8-59 fit l'objet de deux recours en annulation de la part des Gouvernements italien et néerlandais, et le 15 Juillet 1960, la Cour de Justice annula la décision de la Haute Autorité pour interprétation trop extensive de l'article 88.

La Cour estima en effet :

- que l'alinéa 3 de l'article 70 du Traité nécessitait pour son application des mesures d'exécution préalables ;
- que le même article n'attribuait à la Haute Autorité aucun pouvoir de prendre des "décisions" à cet effet, contrairement à ce qui est le cas pour l'article 60 ;
- que la "décision motivée" visée à l'alinéa 1 de l'article 88 ne pouvait avoir pour objet que la seule constatation d'un manquement, excluant toute portée réglementaire propre.

Ainsi donc, les arrêts de la Cour du 15 Juillet 1960 annulaient les premières décisions de la Haute Autorité en matière de transports routiers, pour une question de procédure, mais ne tranchaient pas la question essentielle de fond concernant les exigences du Traité en matière de connaissance des prix et conditions de transport pour le fonctionnement correct du Marché Commun. Sur cette base, il incombait à la Haute Autorité de définir rapidement la nouvelle forme de son action.

.../.

TROISIEME PARTIE - LE PROBLEME DE LA PUBLICITE DES PRIX
ET DES CONDITIONS DE TRANSPORT ET LE
TOURNANT PRIS EN 1961-1962.

Le problème de la connaissance des prix et conditions de transport n'était pas limité aux seuls transports routiers.

Presque immédiatement après la création de la C.E.C.A., de vives polémiques s'étaient engagées dans chacun des Six pays sur le point de savoir si, en vertu du Traité de Paris, les entreprises de transport établies dans les Etats membres étaient tenues de publier préalablement leurs barèmes, prix et conditions de transport. Nombre de négociations entreprises en vue d'aboutir à une solution satisfaisante pour l'application à chaque mode de transport des dispositions du Traité avaient buté sur ce problème essentiel.

Dans son Dixième Rapport Général, publié en Mars 1962, la Haute Autorité n'a pas dissimulé que ses efforts resteraient vains si ce problème de la publicité ne recevait pas de solution. Elle a même fait observer que la prolongation de la situation existante risquait de compromettre les importants résultats acquis en matière ferroviaire, du fait que les tarifs publiés des chemins de fer avaient constitué jusqu'à présent, faute d'informations suffisantes concernant les autres modes de transport, une base de référence pour une grande partie des courants de trafic à l'intérieur de la Communauté, et que maintenant une part croissante de ces transports ferroviaires se trouvait effectuée sous le couvert de contrats tenus secrets.

Le fait est que lors de la mise en application du Traité de Paris, les contrats non publiés de certains chemins de fer de la Communauté étaient au nombre de quelques unités seulement et ne portaient que sur le trafic intérieur des Etats membres intéressés. Or, actuellement, le nombre de ces contrats atteint plusieurs milliers, et ils gagnent le domaine des transports internationaux dans lequel les prix et conditions de transports ferroviaires étaient les seuls à être bien connus. En effet, la révision apportée en Février 1961 à la "Convention internationale concernant le transport de marchandises par fer" (C.I.M.) a donné aux administrations ferroviaires la possibilité d'accorder des réductions tarifaires non publiées en trafic international.

.../.

Il incombait donc à la Haute Autorité de définir rapidement la nouvelle forme de son action. Celle-ci s'est concrétisée le 1er Mars 1961 dans la Recommandation n° I/61 que la Haute Autorité a adressée aux Gouvernements des Etats membres. En conformité avec les dispositions de l'article I4 du Traité et compte tenu des arrêts de la Cour, cette recommandation "fixait les objectifs que les Etats membres devaient obligatoirement atteindre, mais laissait aux Gouvernements le choix des moyens propres à les atteindre". Ceux-ci devaient communiquer aux institutions de Luxembourg, avant le 31 Décembre 1961, le contenu des mesures qu'ils envisageaient de prendre pour "publier ou porter à la connaissance de la Haute Autorité les barèmes, prix et dispositions tarifaires de toute nature appliqués aux transports de charbon et d'acier à l'intérieur de chaque Etat membre et entre les Etats membres, en vue d'offrir des conditions de prix comparables aux utilisateurs placés dans des conditions comparables".

La portée de la recommandation I/61 n'était plus, comme l'avait été celle de la décision I8-59, limitée à un seul mode de transport ; elle s'étendait cette fois à tous les modes de transport, compte tenu des particularités de chacun d'eux.

Les deux Gouvernements qui avaient déjà déposé auprès de la Cour de Justice un recours contre la décision I8-59, à savoir les Gouvernements italien et néerlandais, introduisirent à nouveau des recours tendant à l'annulation de la recommandation I/61. Mais cette fois, la Cour de Justice rejeta le recours déposé par le Gouvernement néerlandais (Arrêt du 12 Juillet 1962), et si l'arrêt concernant le recours italien avait pu intervenir (1), il ne fait pas de doute que la Cour aurait tranché dans le même sens.

En condamnant le Gouvernement néerlandais, la Cour s'est prononcée clairement sur le fond du problème, c'est-à-dire sur la question de la publicité des prix et conditions de transport. Elle a formellement condamné les tarifs secrets. L'Avocat Général ROEMER a démontré notamment que, sans une certaine connaissance des tarifs de transport, le système des prix du Traité de Paris n'était pas en mesure de fonctionner et que le secret des tarifs spéciaux défendu par le Gouvernement néerlandais était incompatible avec la nécessité de cette publicité.

.../.

(1) Le Gouvernement italien vient d'obtenir la radiation de cette affaire du rôle de la Cour.

S'inclinant devant l'arrêt de la Cour, - son recours n'avait d'ailleurs pas d'effet suspensif, - le Gouvernement de la Haye vient de déposer devant le Parlement néerlandais un projet de loi comportant les mesures qui, selon son opinion, devraient permettre l'application des prescriptions de l'article 70 du Traité.

Les autres Gouvernements ont également adressé à la Haute Autorité le contenu des mesures qu'ils envisageaient de prendre pour atteindre les objectifs de la Recommandation. Pour sa part, le Gouvernement français a insisté dans sa réponse sur la nécessité d'une action multilatérale et concertée des Etats membres si l'on voulait aboutir à une transparence du marché des trois modes de transport.

Il est probable que les mesures proposées par les Gouvernements ne satisferont pas pleinement la Haute Autorité. Cependant l'Arrêt du 12 Juillet 1962 aura permis à celle-ci de sortir de l'impasse où elle se trouvait enfermée, tout en précisant sa mission qui est maintenant d'assurer l'application pratique de sa Recommandation I/61, et sur la base de la publicité des prix ainsi arrêtée, de s'employer énergiquement à résoudre les problèmes laissés en suspens.

L'Arrêt du 12 Juillet 1962 ne manquera pas également d'avoir un profond retentissement sur la politique des transports de la Communauté Economique Européenne. Il n'est pas douteux, en effet, que si la Cour n'avait pas condamné la thèse des Pays-Bas, la Commission de la C.E.E. se serait heurtée aux mêmes difficultés que celles rencontrées jusque là par la Haute Autorité. Sur ce terrain, l'expérience acquise par la Haute Autorité aura eu au moins l'avantage d'éviter que les négociations entamées à Bruxelles pour la mise en oeuvre de la politique commune des transports n'achoppent immédiatement sur le principe même de la publicité. Dans son Dixième Rapport général, la Haute Autorité a d'ailleurs souligné que son action était, sous tous ses aspects, en harmonie avec l'orientation générale de la politique commune des transports telle qu'elle est en voie de définition à Bruxelles.

C O N C L U S I O N

Au terme de cette étude, le contraste apparaît très marqué entre les résultats obtenus par deux types différents de mesures concernant la politique des transports de la C.E.C.A.

Les mesures spécifiques, intéressant très directement le transport des produits C.E.C.A. et peu susceptibles de répercussion sur la politique générale des transports des Etats ont rencontré, dans l'ensemble, peu de difficultés d'application. L'action de la Haute Autorité, le contrôle de la Cour de Justice se sont normalement exercés et les Gouvernements ont loyalement collaboré à l'oeuvre entreprise.

Il en a été ainsi notamment, dans le domaine ferroviaire, pour ce qui concernait l'élimination des discriminations, l'établissement des tarifs directs internationaux, la simplification des formalités douanières et les mesures d'harmonisation déjà prises sur les tarifs de transport du charbon et de l'acier.

Par contre, chaque fois que les mesures à prendre mettaient en cause le système général des transports, leur mise en oeuvre s'est avérée lente et incertaine. Les Etats se sont montrés soucieux de sauvegarder les droits que leur reconnaissait l'article 70-5, et la Cour de Justice a été saisie d'un nombre élevé de recours. Il en a été ainsi notamment en matière d'harmonisation tarifaire et de publicité des prix et conditions de transport.

Sur ce plan, l'échec de la C.E.C.A. a été particulièrement visible, non seulement en matière de transports par voie d'eau ou par route, mais également sur le plan des transports ferroviaires : la révision apportée en Février 1961 à la Convention internationale pour le transport des marchandises par fer conduit en effet à la multiplication des tarifs secrets de chemin de fer.

Dès lors, l'on ne s'étonnera pas que, dans son dixième Rapport Général, portant sur l'exercice 1961, la Haute Autorité ait fait preuve, quant à l'évolution ultérieure des problèmes de transport, d'un scepticisme qui contraste avec les avis plus nuancés qu'elle exprimait dans ses Rapports précédents.

.../.

La situation s'est heureusement modifiée en 1962.

L'Arrêt de la Cour de Justice relatif à la publicité a renforcé la position de la Haute Autorité en matière de transports et confirmé l'une des plus importantes décisions prises pour l'instauration d'une véritable politique des transports dans la C.E.C.A.

D'autre part, le développement, à Bruxelles, des travaux intéressant la politique commune des transports a amené la Commission Economique Européenne à coopérer plus étroitement que dans le passé avec l'Exécutif de la C.E.C. dans le domaine des transports.

Or, dans la mesure où les résistances aux décisions de la C.E.C.A. en matière de transports tiennent essentiellement au fait que celles-ci mettent en cause la politique générale des transports des Etats, la coopération entre les deux Exécutifs européens ne peut que favoriser la solution des problèmes laissés en suspens. De même, l'expérience acquise en la matière par la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, si elle n'a pas eu tout le succès que l'on pouvait souhaiter, peut éclairer et orienter utilement l'action de la Communauté Economique Européenne dans la définition de la future politique commune des transports de l'Europe des Six.

A N N E X E ITRAITE DE PARIS DU 18 AVRIL 1951- TRANSPORTS -ARTICLE 70

Il est reconnu que l'établissement du marché commun rend nécessaire l'application de tarifs de transport de charbon et de l'acier de nature à offrir des conditions de prix comparables aux utilisateurs placés dans des conditions comparables.

Sont notamment interdites, pour le trafic entre les Etats membres, les discriminations, dans les prix et conditions de transport de toute nature, fondées sur le pays d'origine ou de destination des produits. La suppression de ces discriminations comporte en particulier l'obligation d'appliquer aux transports de charbon et d'acier, en provenance ou à destination d'un autre pays de la Communauté, les barèmes, prix et dispositions tarifaires de toute nature, applicables aux transports intérieurs de la même marchandise lorsque celle-ci emprunte le même parcours.

Les barèmes, prix et dispositions tarifaires de toute nature appliqués aux transports de charbon et d'acier à l'intérieur de chaque Etat membre et entre les Etats membres sont publiés ou portés à la connaissance de la Haute Autorité.

L'application de mesures tarifaires intérieures spéciales, dans l'intérêt d'une ou plusieurs entreprises productrices de charbon ou d'acier, est soumise à l'accord préalable de la Haute Autorité qui s'assure de leur conformité avec les principes du présent Traité ; elle peut donner un accord temporaire ou conditionnel.

Sous réserve des dispositions du présent article, ainsi que des autres dispositions du présent Traité, la politique commerciale des transports, notamment l'établissement et la modification des prix et conditions de transport de toute nature, ainsi que les aménagements de prix de transport tendant à assurer l'équilibre financier des entreprises de transport, restent soumis aux dispositions législatives

.../.

ou réglementaires de chacun des Etats membres ; il en est de même pour les mesures de coordination ou de concurrence entre les divers modes de transport ou entre les diverses voies d'acheminement.

CONVENTION

- TRANSPORTS -

§ 10

Une Commission d'experts désignés par les gouvernements des Etats membres sera chargée par la Haute Autorité, qui la convoquera sans délai, de l'étude des dispositions à proposer aux gouvernements, en ce qui concerne les transports de charbon et d'acier, pour atteindre les buts définis à l'article 70 du traité.

Les négociations nécessaires pour réaliser l'accord des gouvernements sur les différentes mesures proposées, sans préjudice des dispositions du dernier alinéa de l'article 70, seront engagées à l'initiative de la Haute Autorité, qui prendra également l'initiative des négociations éventuellement nécessaires avec les Etats tiers intéressés.

Les mesures à étudier par la Commission d'experts seront les suivantes :

1°) Suppression des discriminations contraires aux dispositions de l'article 70, alinéa 2 ;

2°) Etablissement, pour les transports à l'intérieur de la Communauté, de tarifs directs internationaux tenant compte de la distance totale et présentant un caractère de dégressivité, sans préjuger la répartition des taxes entre les entreprises de transports intéressées ;

3°) Examen, pour les différents modes de transport, des prix et conditions de transport de toute nature appliqués au charbon et à l'acier, en vue d'en réaliser l'harmonisation dans le cadre de la Communauté et dans la mesure nécessaire au bon fonctionnement du marché commun, en tenant compte, entre autres éléments, du prix de revient des transports.

.../.

La Commission d'experts disposera au maximum des délais d'études suivants :

Trois mois pour les mesures visées en 1° ;

Deux ans pour les mesures visées en 2° et 3° .

Les mesures visées en 1° entreront en vigueur au plus tard lors de l'établissement du marché commun pour le charbon.

Les mesures visées en 2° et 3° entreront en vigueur simultanément, sitôt réalisé l'accord des gouvernements. Toutefois, au cas où, deux ans et demi après l'institution de la Haute Autorité, l'accord des gouvernements des Etats membres ne serait pas réalisé sur les mesures visées en 3°, les mesures visées en 2° entreraient seules en vigueur à une date déterminée par la Haute Autorité. Dans ce cas, la Haute Autorité ferait, sur propositions de la Commission d'experts, les recommandations qui lui paraîtraient nécessaires, en vue d'éviter toutes perturbations graves dans le domaine des transports.

Les mesures tarifaires visées au quatrième alinéa de l'article 70, en vigueur lors de l'institution de la Haute Autorité, seront notifiées à la Haute Autorité qui devra accorder pour leur modification les délais nécessaires pour éviter toute perturbation économique grave.

A N N E X E II

Composition de la Commission d'experts des Transports
(créée en vertu du § 10 de la Convention transitoire)

Fonctionnaires du Ministère des Transports	14
- dont plutôt versés dans les tarifs ferroviaires 10	
" " " frets fluviaux 4	4
Représentants des Sociétés de chemins de fer	6
Représentants des Sociétés d'armement et entreprises de batellerie	2
Représentant de la Chambre de Commerce d'Anvers	1
Représentants des Charbonnages	2
Représentants de la Sidérurgie	6
Appartenant à d'autres entreprises	4

Total	35

P.S. - Ce tableau montre la très nette prédominance du secteur public sur le secteur privé et en particulier sur le secteur privé de la navigation fluviale (dans lequel une seule société d'armement rhénan est représentée). Cette inégalité est due, dans une certaine mesure, à la différence entre les trafics assurés, à l'intérieur de la Communauté, par chacun des deux modes de transport.