

L'état actuel de l'intégration économique de l'Europe occidentale (Strasbourg, mai 1955)

Légende: En mai 1955, dans son rapport sur l'état de l'intégration économique en Europe occidentale, le Conseil de l'Europe analyse les politiques menées au sein du secteur des transports afin d'y favoriser le développement de l'intégration.

Source: Conseil de l'Europe (sous la dir.). L'État actuel de l'intégration économique de l'Europe occidentale, Rapport de la direction des études du secrétariat général du Conseil de l'Europe. Strasbourg: 1955. 107 p. p. 30-34.

Copyright: Tous droits de reproduction, de communication au public, d'adaptation, de distribution ou de rediffusion, via Internet, un réseau interne ou tout autre moyen, strictement réservés pour tous pays.

Les documents diffusés sur ce site sont la propriété exclusive de leurs auteurs ou ayants droit.

Les demandes d'autorisation sont à adresser aux auteurs ou ayants droit concernés.

Consultez également l'avertissement juridique et les conditions d'utilisation du site.

URL:

http://www.cvce.eu/obj/l_etat_actuel_de_l_integration_economique_de_l_europe_occidentale_strasbourg_mai_1955-fr-3b85cc99-d8a2-49b1-ab8e-255c17ec4d56.html

Date de dernière mise à jour: 02/12/2013

L'état actuel de l'intégration économique de l'Europe occidentale (Strasbourg, mai 1955)

[...]

La Conférence européenne des Ministres des Transports

Le secteur des transports apparaît comme l'un des domaines où la coopération européenne s'est depuis le plus longtemps exercée et il permet d'espérer des résultats particulièrement importants.

[...]

Cependant, en raison de la multiplicité des organisations internationales s'occupant des questions de transports sur le plan gouvernemental comme sur le plan non-gouvernemental, la nécessité d'un organe de coordination à l'échelon ministériel se faisait de plus en plus sentir. C'est ainsi qu'après différentes péripéties institutionnelles qui n'ont qu'un intérêt historique, il a été créé, au mois d'octobre 1953, une Conférence européenne des Ministres des Transports. Cette organisation, qui comprend les pays de l'O.E.C.E. plus l'Espagne, est administrativement rattachée à l'O.E.C.E. bien que fonctionnellement indépendante. Sa structure est extrêmement simple : la Conférence se réunit en principe une fois l'an au niveau ministériel et aussi souvent qu'il y a lieu au niveau des suppléants.

Les réalisations de cette Conférence ont consisté essentiellement, jusqu'ici, à examiner à l'échelon ministériel des projets étudiés en détail ou soumis par les organisations de transports existantes, notamment le Comité des Transports intérieurs de la Commission Economique pour l'Europe, l'Union internationale des Chemins de Fer, la Fédération routière internationale et la Fédération internationale des Transports routiers, et l'Union internationale de la Navigation fluviale. En ce domaine, le chemin de fer s'est taillé la part du lion et il ne fait pas de doute qu'avec la puissante organisation qu'il s'est donnée, le chemin de fer constitue, parmi les forces qui oeuvrent en faveur de l'intégration économique européenne, l'une des plus efficaces. L'origine de la Compagnie internationale des Wagons Lits remonte à la fin du siècle dernier. Son exemple a été suivi depuis la dernière guerre par un certain nombre de réseaux qui se sont associés, sur le plan européen, pour créer la Société Interfrigo (transport dans des wagons frigorifiques). La S.N.C.F. française et la *Bundesbahn* allemande ont créé en mai 1951 un pool de 100.000 wagons de marchandises exploités en commun sous le label « Europ ». Depuis la création de la Conférence, d'autres pays se sont associés au pool « Europ », portant à 165.000 le nombre de wagons ainsi exploités sans qu'il soit tenu compte de leur nationalité d'origine. L'Office de recherche et d'essais de l'Union internationale des Chemins de Fer a mis au point six types de wagons de marchandises standard que les réseaux nationaux vont désormais choisir par priorité. Bientôt, des trains ultra-rapides (Euroexpress) seront mis en service entre certaines capitales. Prochainement, enfin, il sera créé une compagnie nouvelle inspirée de la formule américaine de l'*equipment trust* pour financer sur une base européenne les achats des nouveaux matériels standardisés (Eurofima). Par contre, il faut souligner que tous les efforts tendant à l'unification des tarifs ferroviaires se sont jusqu'à présent révélés vains.

En ce qui concerne les transports routiers, il n'a pas été possible jusqu'ici de parvenir à des réalisations de grande envergure comme celles qu'envisageait le plan de financement international d'un réseau de grandes routes européennes, tracé par les gouvernements européens au sein du Comité de Genève. Le développement des transports routiers dépend dans une certaine mesure de la solution du problème que pose la relation appropriée entre ce mode de transport et les autres. Ce développement est également rendu plus difficile par l'absence d'accord entre les gouvernements européens sur les principes fondamentaux à suivre dans leur politique internationale, à savoir libération ou contrôle.

Dans le domaine fluvial, les gouvernements ont récemment décidé en principe de supprimer les réserves de cabotage, c'est-à-dire la possibilité pour un pays de réserver le cabotage sur ses voies navigables à son propre pavillon, et l'Union internationale de la Navigation fluviale a été chargée d'étudier l'harmonisation des frets nationaux et internationaux.

[...]

D'abord, dans la plupart des pays d'Europe, les transports constituent l'un des secteurs les plus importants de l'activité nationale. Représentant des investissements énormes, le secteur transport emploie une proportion considérable de la main-d'oeuvre salariée. En France, par exemple, sur 9.430.000 salariés, le secteur transport en emploie 780.000, soit le douzième. Encore ces chiffres ne comprennent-ils pas tout le personnel administratif ni celui qui travaille à la production du matériel.

Les transports exercent donc sur l'économie une influence directe considérable, en quelque sorte par leur propre poids : les investissements consentis dans le secteur transport ont utilisé des ressources qui, de ce fait, n'ont pu être investies dans d'autres secteurs et si tout le monde est d'accord pour constater et déplorer la crise du logement en Europe occidentale, de bons observateurs estiment en revanche que le secteur transport dans son ensemble a été dans de nombreux pays sur-équipé.

Importants en eux-mêmes, les transports le sont plus encore par le rôle déterminant qu'ils jouent dans la localisation et le développement des différentes industries.

[...]

En Europe, la structure tarifaire des transports a été conçue pour avantager les utilisateurs nationaux au détriment des utilisateurs étrangers.

[...]

Pour l'industriel éloigné des bassins miniers, celui de Tours ou de Munich par exemple, les tarifs de transports prennent une importance capitale. Sur le prix « rendu » du charbon, de 7.770 francs la tonne dans un cas, de 81,50 DM dans l'autre, les frais de transport atteignent respectivement 2.770 francs et 28,50 DM, soit plus de 35 %.

D'autre part, le trafic international est systématiquement pénalisé par rapport au trafic intérieur de chaque pays. Ceci est dû aux ruptures de charges : la dégressivité proportionnelle à la distance ne se calcule que sur une base nationale et, à chaque frontière, on reprend les barèmes à leur niveau maximum. Pour citer un exemple classique, le transport d'une tonne de coke du bassin houiller à l'usine sidérurgique coûte, de Gelsenkirchen en Allemagne à Homécourt en Lorraine, 2.462 francs pour 363 km, alors qu'il coûte seulement 1.813 francs pour 562 km de Gelsenkirchen à Rosenberghutte, tous deux en territoire allemand.

Le traité instituant la C.E.C.A., par ses clauses en matière de transport, constitue à ce jour la tentative la plus importante pour remédier à cet état de choses. Ces clauses ne s'appliquent qu'à six pays, mais qui forment le noyau continental de l'Europe occidentale. Elles ne s'appliquent qu'au charbon et à l'acier, mais ces deux produits, y compris le minerai de fer, représentent 40 % du tonnage des produits transportés par les chemins de fer des pays de la Communauté. Les mesures prises en application de ces dispositions constituent un premier essai pour résoudre l'un des problèmes les plus complexes que pose l'intégration économique.

Il est possible de citer à ce propos les commentaires suivants formulés par les Ministres des Transports dans leur premier rapport annuel :

« Toute modification apportée au système tarifaire d'un pays est susceptible d'avoir de sérieuses conséquences sur les recettes des chemins de fer ou des autres modes de transport, ainsi que sur la position compétitive des industries et des ports de différents pays. C'est dire la complexité du problème de l'unification des tarifs et ses difficultés de réalisation. L'établissement d'un marché commun, pour les produits relevant de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, rend nécessaire l'application par les pays participants de tarifs de transport de nature à offrir des conditions de prix comparables aux utilisateurs placés dans des conditions comparables et la Haute Autorité s'emploie à réaliser cette situation. Ce n'est toutefois que dans la mesure où l'extension de ce marché commun à d'autres pays ou à d'autres marchandises aurait été décidée – et la décision à cet égard sort des attributions des Ministres des Transports

– qu’une unification des tarifs de transport des pays européens serait réalisable. »

Il y a lieu de mentionner également le projet bien connu de canalisation de la Moselle. L’abaissement des frais de transport du coke allemand vers la Lorraine permettrait de réduire les prix de revient de l’industrie sidérurgique de cette région ; en outre, les frais de transport des exportations lorraines à destination des marchés d’outre-mer se trouveraient également réduits. Les difficultés politiques qu’a suscitées ce projet indiquent suffisamment l’importance économique qu’il revêt pour la position compétitive des industries sidérurgiques de la Ruhr et de la Lorraine.

La coopération dans le domaine des transports, on le voit, recouvre donc une triple réalité.

Il s’agit, d’abord, par une coopération dans le cadre de chaque mode de transport, d’utiliser au maximum l’appareil de transport déjà existant pour faire face aux échanges internationaux accrus par quoi se traduira pratiquement l’intégration européenne, et, dans ce domaine, beaucoup a déjà été accompli.

Il s’agit ensuite, par une action sur les tarifs et les investissements, de coordonner les différents modes de transport entre eux, de façon à ce que chacun remplisse le rôle pour lequel il est le mieux adapté.

Il s’agit enfin de substituer aux systèmes nationaux actuels, conçus pour favoriser les différentes unités nationales, un système européen conçu en fonction du marché commun à créer et laissant pleinement jouer dans l’intérêt de la communauté les avantages naturels de telle ou telle industrie nationale. C’est ce que l’on pourrait appeler « l’intégration par le transport ».

Ces différentes entreprises doivent être soigneusement distinguées : la première, qui est technique, est déjà fort avancée, mais il faut reconnaître que les deux autres, qui sont économiques et beaucoup plus importantes, ont à peine commencé.

Pour citer une nouvelle fois le premier rapport annuel de la Conférence des Ministres des Transports :

« Les progrès qui restent à accomplir concernent généralement des problèmes d’une grande complexité débordant le cadre des transports et dont la solution implique souvent une intégration plus poussée de la politique monétaire et économique des Etats membres de la Conférence. »