

Lambert Schaus, Les transports dans la CEE (11 juillet 1960)

Légende: Le 11 juillet 1960, Lambert Schaus, membre de la Commission européenne, décrit dans les colonnes du Bulletin de la CEE l'importance d'une politique commune des transports en Europe.

Source: Bulletin de la Communauté économique européenne. dir. de publ. Communauté économique européenne. Juin/Juillet 1960, n° 6/7. Bruxelles: Office des publications des Communautés européennes.

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/lambert_schaus_les_transports_dans_la_cee_11_juillet_1960-fr-ed5b9598-8b47-4af9-b03d-7d073cc04488.html

Date de dernière mise à jour: 24/10/2012

Les transports dans la C.E.E.

par Lambert Schaus,
membre de la Commission

A l'occasion des débats sur l'accélération du rythme du traité, l'Assemblée parlementaire européenne, dans sa résolution du 31 mars 1960, a demandé « que la commission de la C.E.E., le Conseil des ministres et les gouvernements accélèrent l'application simultanée et harmonieuse de mesures tendant à la mise en œuvre d'une politique commune dans le domaine des transports ». Dans la « Déclaration d'intention quant à l'accélération interne », adoptée en date du 12 mai 1960, le Conseil des ministres, en plein accord avec la Commission, a rappelé son « intention de poursuivre en matière de transports une politique qui suive le rythme du développement des autres domaines du marché commun ».

Il va de soi que la mise en œuvre des dispositions du traité doit s'effectuer suivant un rythme d'ensemble, les auteurs du traité ayant cherché un juste équilibre dans l'établissement des mesures concernant les différentes branches de l'économie. Si la réalisation des objectifs généraux du traité est accélérée, l'élaboration de la politique commune des transports devra y être adaptée.

Cependant, il convient de rappeler la juste portée des dispositions du traité de Rome en matière de transports. Les hautes parties contractantes, au moment de la signature du traité, ont dû constater que les dispositions particulières du titre IV (deuxième partie), étaient incomplètes et que la négociation devait continuer, pour arriver finalement à l'établissement d'une politique commune des transports ; tel est le sens de l'article 74 du traité. Toutefois, cette négociation se fera sur le plan communautaire et l'article 75 en détermine la procédure. La Commission fait des propositions ; le Comité économique et social ainsi que l'Assemblée parlementaire européenne sont entendus ; le Conseil des ministres statue à l'unanimité jusqu'à la fin de la deuxième étape et à la majorité qualifiée par la suite.

En dernière analyse, l'adoption d'une politique commune des transports dépend donc de la volonté des gouvernements. La Commission a le droit d'initiative et doit faire des propositions réalistes et hardies à la fois, tenant compte de l'intérêt général de la Communauté. Le Comité économique et social fera connaître les opinions des milieux intéressés et l'Assemblée parlementaire européenne, qui a déjà présenté d'excellents rapports en matière de transports, donnera son avis hautement qualifié et affirmera, en même temps, la volonté politique d'aboutir. L'élaboration de la politique commune des transports sera une œuvre de longue haleine, laborieuse et difficile. Mais il importe que l'on arrive à dégager le plus tôt possible les grandes orientations de cette politique. La Commission présentera prochainement un premier document sur la politique commune des transports qui servira de base de travail et qui sera soumis à la discussion des instances communautaires et des milieux professionnels et syndicaux intéressés.

Mais pour accélérer la mise en œuvre des dispositions du traité en matière de transports, il importe avant tout d'exécuter les obligations que des articles déterminés imposent.

La première obligation, dans le temps, consistait à établir une réglementation assurant la mise en œuvre de l'article 79, § 1 du traité, c'est-à-dire permettant de supprimer, dans le trafic à l'intérieur de la Communauté, les discriminations qui consistent en l'application, par un transporteur, pour les mêmes marchandises, sur les mêmes relations de trafic, de prix et conditions de transport différents en raison du pays d'origine ou de destination des produits transportés. Ce règlement a été adopté par le Conseil, à l'unanimité, dans sa session du 27 juin dernier. Le règlement met la Commission en mesure de déceler les discriminations visées et lui donne les moyens pour les supprimer. Il convient de relever que le règlement, dans des limites déterminées et pour permettre la suppression des discriminations, donne à la Commission un pouvoir de contrôle direct et lui permet d'appliquer des sanctions, sous le contrôle de la Cour de justice.

A propos de ce règlement, la question de la publicité des prix et conditions de transport avait été abordée par la Commission, dans sa proposition. On sait que c'est un des problèmes les plus controversés de la politique des transports de nos six Etats membres. Finalement, le Conseil a adopté, à l'unanimité, sur une proposition modifiée de la Commission, une solution nuancée, mais significative. Une solution à la question de la

publicité doit être recherchée dans le cadre de la politique commune des transports ; si jusqu'au 1^{er} juillet 1963, aucune solution n'est intervenue sur cette base – c'est-à-dire à l'unanimité -, des décisions relatives à la nature, à la forme et à l'étendue de cette publicité, ainsi que toutes autres dispositions utiles, seront prises dans les limites et conditions de l'article 79, alinéas 1 et 3, en tenant compte de ce qu'elles devront en tout cas s'encadrer dans la politique commune des transports. Ainsi donc le règlement dispose qu'à partir de la date indiquée et dans les conditions fixées, une décision sur la publicité pourra être prise à la majorité qualifiée.

Mais il est évident que les autres problèmes de la politique des transports devront trouver simultanément des solutions. La mise en œuvre des articles 80 (tarifs de soutien et de protection), 75, § 1, a et b (réglementation des transports internationaux et admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux dans un Etat membre) permettra de fixer certains principes généraux de la politique commune. De façon générale, il s'agit de faire disparaître les entraves au bon fonctionnement du Marché commun et de libérer progressivement les transports.

On ne saurait assez insister sur l'importance du *standstill* en matière de transports, valable jusqu'à l'établissement de la politique commune. Depuis l'entrée en vigueur du traité, les Etats membres – en vertu de l'article 76 – n'ont plus le droit « de rendre moins favorables, dans leur effet direct ou indirect à l'égard des transporteurs des autres Etats membres par rapport aux transporteurs nationaux, les dispositions diverses régissant la matière au 1^{er} janvier 1958 ». Par delà les obligations précises imposées par l'article 76, les Etats membres doivent, en vertu de l'article 5, alinéa 2, « s'abstenir de toutes mesures susceptibles de mettre en péril la réalisation des buts du traité ». En appliquant ce principe au domaine des transports, il est logique de demander aux Etats membres de se consulter mutuellement et de consulter la Commission dans le cas où ils voudraient prendre, sur le plan national, des mesures qui pourraient préjuger la politique commune.

Les dispositions du titre IV du traité, et en particulier celles de l'article 75, permettent de fixer toutes les règles nécessaires pour la politique commune des transports.

La Commission a fait des études préalables qui lui permettent d'établir un premier plan d'ensemble de la politique commune.

Les discussions de ce plan lui donneront des indications utiles en vue de faire des propositions suivant les règles institutionnelles.

La Commission estime que la politique commune doit s'étendre aux infrastructures des transports. Elle est d'avis que l'existence d'un réseau d'axes de communication, établi dans une conception européenne, est l'une des nécessités principales pour le développement économique de la Communauté. Elle a adressé, en date du 23 juin dernier, aux Etats membres des « recommandations en vue du développement de l'infrastructure des transports dans le cadre de la Communauté ». Ce premier plan d'ensemble, concernant les grandes communications ferroviaires, routières et fluviales indispensables au développement du marché commun, sera complété par un programme pour l'aménagement de l'infrastructure régionale des transports, notamment en fonction des besoins des régions moins développées de la Communauté.

La politique commune des transports ne pourra être réalisée que si les Etats membres ont la volonté politique d'aboutir. Les difficultés qu'on rencontrera en cours de route seront grandes. Il ne faut pas cependant surestimer les obstacles d'ordre technique qui retiennent l'attention des experts, mais tâcher de les surmonter dans un esprit de compréhension réciproque et de compromis. Il appartient aux instances politiques de veiller à ce que des solutions communautaires soient cherchées, dans un esprit européen. Puisque le traité prévoit une négociation continue en matière de transports, dans le cadre communautaire, les responsabilités politiques sont nettement engagées.

Cette politique commune des transports est nécessaire pour assurer le succès du marché commun. Elle tiendra compte « de la situation économique des transporteurs » (article 78) et s'efforcera de relever le niveau de vie et l'emploi dans les Etats membres.

La politique commune des transports, placée dans le cadre général de la politique économique de la Communauté, aura pour objectif final de servir le bien commun de notre Europe qui ne saurait, dans son essence dernière, être différent du bien commun de chacun des Etats membres.

Bruxelles, le 11 juillet 1960