

Premier rapport sur l'activité de la Conférence européenne des ministres des Transports (25 janvier 1955)

Légende: Le 25 janvier 1955, la Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT) publie un rapport qui expose la situation générale des transports en Europe.

Source: Conférence européenne des ministres des transports (sous la dir.). Premier rapport sur l'activité de la Conférence. [s.l.]: CEMT, 25 janvier 1955. 41 p.

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/premier_rapport_sur_l_activite_de_la_conference_europeenne_des_ministres_des_transports_25_janvier_1955-fr-ebc3e7ed-f6e7-44bf-ae27-3bc672373e75.html

Date de dernière mise à jour: 25/10/2012

<t1>Premier rapport sur l'activité de la conférence européenne des ministres des Transports (25 janvier 1955)

[&]

</t1><it>III. Exposé général sur la situation des transports</it>

20. Dans les pays victimes de la guerre, la reconstruction des installations détruites ou endommagées et la reconstitution du parc de matériel sont maintenant suffisamment avancées pour ne plus constituer d'obstacles sérieux à la bonne exécution des transports. La plupart du temps, ces opérations ont été mises à profit pour moderniser le système des transports. Ce souci de modernisation est d'ailleurs un trait commun à tous les pays : il se traduit en particulier par le développement continu de l'électrification et de la traction Diesel pour les chemins de fer, des chalands auto-moteurs pour la navigation intérieure et du parc de camions rapides et d'autocars confortables. De son côté, l'infrastructure a été améliorée par l'extension de la signalisation routière et de l'équipement des grandes lignes ferroviaires avec le bloc automatique à signaux lumineux. Bien que la modernisation nécessaire n'ait pas encore été réalisée, le système des transports peut être, du point de vue de l'équipement technique, considéré dans l'ensemble comme étant dans une situation satisfaisante. Grâce notamment aux investissements réalisés, sa productivité a été améliorée et sa capacité totale de transport doit lui permettre de faire face sans difficulté aux augmentations de trafic susceptibles de résulter des variations prévisibles de la conjoncture économique. Cette appréciation tient compte, notamment, des possibilités dans certaines limites de report du trafic d'un mode de transport à l'autre. Si l'on considère par contre les différents modes de transport indépendamment les uns des autres, il faut reconnaître que la structure du réseau routier européen présente des points faibles appelant, sur le plan national, des aménagements ou des contournements d'itinéraires et qu'elle réclame, sur le plan international, une harmonisation des projets d'aménagement des grands itinéraires. Suvre de longue haleine, à laquelle, comme on le verra plus loin au paragraphe 39, la Conférence donne son attention. Il faut reconnaître également que la structure du réseau européen des voies navigables présente des lacunes et goulots d'étranglement.

A l'appui de cette appréciation optimiste sur l'équipement technique et la capacité de l'ensemble du système des transports, il convient de rappeler que le trafic accru de ces dernières années a été assuré sans difficulté, y compris celui de 1954, qui a été une année de haute conjoncture économique, la meilleure d'après-guerre pour la navigation rhénane et, en général, favorable au trafic des chemins de fer.

21. Si l'on quitte le terrain de la technique pour considérer l'aspect économique et financier des transports, force est de reconnaître que la situation est moins satisfaisante.

Grâce aux perfectionnements qui viennent d'être signalés, les mêmes moyens techniques permettent de traiter un volume de transports plus élevé. D'autre part, l'expérience a montré que l'augmentation de la production, dont une partie n'est pas transportable, n'entraîne pas une augmentation équivalente du volume des transports. Autant de raisons, abstraction faite du développement de l'aviation, pour procéder avec prudence aux prévisions de trafic et à l'évaluation des futurs besoins des différents modes de transport, afin d'éviter un suréquipement.

S'il est permis d'espérer que tous les modes de transport trouveront leur compte dans l'augmentation du volume des transports que l'on peut raisonnablement escompter dans une Europe en expansion, il n'en demeure pas moins que, dans certains pays, la part assurée par les chemins de fer dans le trafic total a tendance à diminuer du fait du développement de moyens de transport plus jeunes, tels que les transports automobiles et aériens. Ce fait, joint à d'autres facteurs qui alourdissent les dépenses des Administrations ferroviaires, a provoqué, dans un grand nombre de pays, un déséquilibre financier des chemins de fer et entraîné l'existence de déficits qui retombent généralement à la charge des finances publiques.

22. Ainsi se trouve posé, devant les Gouvernements, le difficile problème de la coordination des transports. Sa difficulté provient des caractéristiques essentiellement différentes des chemins de fer d'une part, des transports routiers et par voies navigables d'autre part. A côté d'Administrations ferroviaires à direction centralisée, aux tarifs homologués, soumises à un contrôle plus ou moins étroit de l'Etat et à des obligations de service public, existent des transports routiers ou par voies navigables, exécutés par un grand nombre d'entreprises privées, souvent à caractère artisanal, et à l'égard desquelles les possibilités d'intervention de l'Etat sont limitées. En particulier, il convient de signaler l'importance toujours croissante des transports routiers pour compte propre. Au surplus, les éléments de ce problème de coordination varient considérablement d'un pays à l'autre, suivant l'étendue et la configuration géographique du pays, les rapports juridiques existant entre Etat et Administration ferroviaire, la structure et le niveau des tarifs ferroviaires, les charges sociales propres aux divers réseaux, les impôts frappant les carburants, sans négliger la situation de fait dont les Gouvernements ne peuvent faire abstraction. Ce sont ces considérations de caractère avant tout national qui expliquent pourquoi, malgré son importance essentielle, la Conférence n'a pas jugé jusqu'ici opportun de se saisir

du problème de la coordination, en tant que tel, sous son aspect le plus général. Elle a jugé préférable de ne l'aborder, sur le plan international, que sous certains de ses aspects particuliers, par exemple la coordination des investissements ou la coordination des tarifs, en se limitant, pour cette dernière, au stade actuel, à une mise en ordre, dans la mesure où celle-ci est nécessaire, au sein de chaque mode de transport.

<it>IV. Principaux problèmes ayant retenu l'attention de la conférence</it>

<ch>a) Coordination des investissements</ch>

23. La coordination des investissements constitue l'un des éléments essentiels d'une politique générale des transports. Aussi, dès la première session de la C.E.M.T., en octobre 1953, les ministres ont-ils décidé "d'examiner la possibilité de confronter les études portant sur les grands investissements d'intérêt international envisagés pour les différents modes de transports". Dans leur deuxième session, en octobre 1954, sur le vu d'un Rapport du Comité des Suppléants selon lequel "les Gouvernements agissant dans le cadre de la Conférence pourront assurer le développement de chacun des modes de transport, de manière à réaliser un ensemble véritablement équilibré et répondant aux besoins européens", ils sont convenus "que les projets importants d'intérêt européen, intéressant tous les membres de la Conférence ou seulement un nombre restreint d'entre eux, seront communiqués à la Conférence par le ou les pays intéressés avec toutes les données techniques et économiques nécessaires". Ces projets seront examinés par la Conférence, qui donnera un avis. Ces avis ne seront pas obligatoires à l'égard des pays intéressés, dont la liberté d'action reste entière. Néanmoins, cette procédure, tout en plaçant, conformément aux objectifs de la Conférence, le développement des transports dans le cadre de la communauté, donnera la possibilité d'éviter les investissements inutiles ou excessifs et de réduire par là même les prix de revient des transports ou d'en améliorer la qualité.

24. Afin de pouvoir mettre en Suvre la procédure adoptée, les membres de la Conférence ont été priés de faire connaître les programmes généraux, relatifs aux projets importants d'intérêt européen concernant les chemins de fer, les routes et les voies navigables, qu'ils ont l'intention de réaliser dans les cinq prochaines années.

25. Ainsi qu'on le verra plus loin, des réalisations partielles sont d'ailleurs déjà en cours en ce qui concerne l'aménagement des itinéraires.

raires de trafic international routier et les projets concernant les voies d'eau d'intérêt européen.

<ch>b) Financement international des investissements</ch>

26. Bien que la procédure adoptée pour la coordination des investissements puisse faciliter à l'avenir les problèmes de financement international de ces investissements, le Conseil des Ministres des Transports a estimé que les études concernant ce mode de financement ne sont pas encore, au stade actuel, suffisamment avancées pour permettre d'être prises en considération, sauf dans des cas particuliers qui concernent : l'un le financement international des achats de matériel ferroviaire, l'autre le financement des itinéraires de trafic international routier.

27. Le financement international des achats de matériel ferroviaire avait déjà retenu l'attention du Conseil des Ministres dans sa session de Bruxelles, en octobre 1953, et il avait alors demandé aux Administrations ferroviaires intéressées de lui faire des propositions, tenant compte des intérêts des industries nationales de construction. Depuis plusieurs années, certains réseaux européens s'étaient demandés si, pour faciliter la modernisation de leur matériel et, en même temps, favoriser la concentration des commandes et la baisse des prix, il ne serait pas possible de s'inspirer de la formule dite de "l'équipement trust", qui avait fait ses preuves aux Etats-Unis. L'adaptation de cette formule à l'Europe, pour la commande des matériels standardisés, se heurte toutefois à de nombreuses difficultés d'ordre juridique, fiscal, monétaire et économique. Néanmoins, la recherche d'une solution européenne a été entreprise par un Groupement d'études, constitué par un certain nombre d'Administrations ferroviaires et diverses banques, dont les travaux ont été, depuis un an, suivis et orientés par le Comité des Suppléants. Sur propositions de ce dernier, le Conseil des Ministres, dans la mesure où les pays qu'il représente y sont intéressés, s'est déclaré favorable, dans sa session d'octobre 1954, à la création, sur les bases suivantes, d'une "Société européenne pour le financement du matériel ferroviaire" (Eurofima) :

28. La Société Eurofima, qui sera créée pour une durée de cinquante ans, aura un crédit propre, distinct de celui des Réseaux, grâce à un capital souscrit par ceux-ci, suffisamment important (au début : 50 millions de francs suisses) pour offrir une garantie de bon fonctionnement. La Société empruntera les fonds nécessaires aux achats de matériel, fera construire les matériels demandés par les Réseaux suivant leurs plans et sous leur contrôle direct, et les leur louera contre versement d'annuités de locations permettant de rembourser les emprunts de financement. Les réseaux bénéficiaires ne recevront

la propriété du matériel qu'après l'achèvement des paiements. Ce sont les conditions juridiques existant en Europe qui ont conduit à prévoir un contrat de simple location, qui sera pratiquement l'équivalent d'une opération de location-vente, grâce à un droit de préemption dont bénéficieront les Réseaux locataires.

Un autre objectif de la Société Eurofima sera de grouper les commandes de matériel standard en vue d'améliorer le prix de revient des matériels, dont profiteront les Réseaux sous forme d'une diminution des annuités de location, sans que cette concentration des commandes puisse aboutir à désorganiser les marchés nationaux de la construction.

Les premières opérations qu'effectuera la Société porteront sur les wagons standard à marchandises destinées au renouvellement du parc européen. Toutefois, l'objet social sera défini dans les statuts d'une manière plus large, de façon à pouvoir étendre ultérieurement des opérations de la Société aux autres matériels de type unifié ou à performances unifiées.

A la suite de la dernière réunion du Conseil des Ministres des Transports, les pays intéressés à la constitution d'Eurofima^{*} ont constitué, dans le cadre de la Conférence, un Groupe restreint pour régler certaines questions encore en suspens, telles que : exonérations fiscales, facilités douanières et garantie de transfert de fonds à accorder à la nouvelle société, choix du siège social, etc. Les travaux de ce Groupe restreint progressent favorablement et laissent bien augurer du succès final.

29. Dans sa session d'octobre 1953, à Bruxelles, le Conseil des Ministres des Transports avait également demandé des propositions concernant les statuts d'un organisme de financement international routier. La question a été étudiée par le Comité des Suppléants sur la base d'un avant-projet de statuts préparé par la Fédération Routière Internationale. Tout en reconnaissant l'intérêt que présenterait un Fonds routier international, le Comité des Suppléants est arrivé à la conclusion que la création d'un tel Fonds n'apparaît pas, pour le moment, susceptible de rallier un nombre suffisant d'adhérents pour la justifier. Cela tient principalement à des obstacles juridiques et financiers résultant en particulier du fait que les travaux à financer ne peuvent, dans l'état actuel de la législation, constituer des gages pour les prêteurs et aussi aux difficultés rencontrées pour organiser une garantie solidaire des Etats intéressés. En outre, les problèmes posés par la situation actuelle du marché international des capitaux et par le transfert des devises faisaient apparaître des difficultés sérieuses. Aussi le Conseil des Ministres, dans sa session d'octobre 1954, a-t-il marqué sa préférence pour une formule plus l

imitée, mais susceptible d'une application immédiate et n'écartant d'ailleurs pas, pour l'avenir, une solution plus générale. Elle consiste dans la constitution, à l'initiative des Etats intéressés à la réalisation d'un projet, de groupes restreints conformément à l'article 8 du Protocole, chacun de ces groupes restreints devant étudier, avec les aspects techniques et économiques du projet, les divers moyens de la financer - y compris la constitution de sociétés à participation internationale avec possibilité de recettes propres, notamment par péages ou par taxes spécialisées - ainsi que les garanties à fournir aux organismes prêteurs.

<ch>c) Rationalisation et modernisation des chemins de fer</ch>

30. Depuis le 15 mars 1953, dix Administrations ferroviaires^{**} exploitent en commun, sur la base d'une Convention, dite Convention "Europ", un parc d'environ 160.000 wagons. Le Conseil des Ministres des Transports, au cours de ses sessions d'octobre 1953 et d'octobre 1954, a été tenu au courant des résultats de cette exploitation, qui se traduisent par un emploi intensif, en trafic international, des wagons de la communauté, une amélioration importante de l'utilisation du matériel et une réduction des frais d'entretien. Aussi le Conseil des Ministres a-t-il affirmé sa position favorable au développement de ce système et s'efforce-t-il de lever les diverses difficultés susceptibles de compromettre la bonne marche de l'exploitation commune. Une révision de la Convention "Europ" basée sur l'application du prix de revient réel de la journée-wagon est en cours et prendra probablement effet vers la fin de 1955.

31. Lors de sa session de Bruxelles (octobre 1953), le Conseil des Ministres avait estimé nécessaire que les Administrations ferroviaires poursuivent activement les études entreprises en matière de standardisation du matériel, en menant en particulier à bonne fin celles qui concernent le matériel à marchandises. En fait, l'étude de six types de wagons standard des types classiques a été achevée par l'U.I.C., et quelques administrations ont déjà fait construire des wagons standard qui sont affectés au parc Europ exploité en commun. Pour développer ces premiers résultats, le Conseil des Ministres des Transports a invité, dans sa session d'octobre 1954, les Administrations ferroviaires à passer effectivement en types standard leurs commandes nouvelles de matériel courant. Il a d'autre part marqué son intérêt pour les études entreprises par l'U.I.C., en collaboration avec les constructeurs, au sujet d'un wagon d'avenir qui sera, en particulier, caractérisé par une tare moins élevée.

32. Commencée dans certains pays avant la première guerre mondiale, l'électrification des chemins de fer a été poursuivie depuis et s'est encore développée dans les dernières années, en raison de ses n

ombreux avantages. La diversité des types de courant utilisés, et sur laquelle il n'est plus temps de revenir, constitue un des obstacles à ce que le trafic international retire tout le bénéfice des électrifications déjà réalisées. Afin de tirer le meilleur parti de cette situation qu'il ne lui appartenait plus de modifier, le Conseil des Ministres des Transports, dans sa session de Bruxelles (octobre 1953), a recommandé :

a) le choix de solutions qui permettraient de réaliser, dans les zones non encore équipées, un réseau électrifié conçu et utilisable sur une base internationale;

b) en tenant compte des différences de gabarits entre réseaux, la mise au point et l'adoption de locomotives ou d'automotrices poly-courants, pour assurer, dans la mesure des besoins, de larges interpénétrations entre ces réseaux et les réseaux voisins, équipés dès maintenant sur des types divers;

c) d'une manière générale, une coordination aussi poussée que possible des exploitations des réseaux électrifiés, en assurant notamment l'équipement des lacunes entre les sections déjà électrifiées des grands itinéraires.

Dans sa session suivante (octobre 1954), le Conseil des Ministres a constaté que, s'il n'a pas encore été possible d'aboutir, pour le choix du type de courant des électrifications en cours ou en projet, à une solution uniforme, du moins les travaux entrepris ont-ils eu pour objet de répondre aux préoccupations exprimées par les ministres. En particulier, il est envisagé dans plusieurs Pays membres : d'une part, la rationalisation des projets de manière à faire aboutir les réseaux électrifiés à des points de jonction rationnels indépendants des frontières des Etats; d'autre part, la constitution éventuelle d'un véritable réseau commun, englobant un grand nombre de frontières et réalisé avec un type unique. En ce qui concerne les types de locomotives, les réseaux intéressés s'orientent vers des conceptions analogues et des programmes standardisés.

33. La modernisation de la traction ferroviaire s'est aussi traduite, parallèlement au développement de l'électrification, par un emploi plus étendu des engins Diesel. Dans sa session de 1953, le Conseil des Ministres a recommandé que ce mode de traction soit pris en considération dans l'établissement des programmes d'investissements des Administrations ferroviaires, notamment pour faciliter les relations internationales dans certains cas particuliers. Dans sa session suivante, le Conseil, sur le vu d'une étude de l'U.I.C. portant sur l

es avantages économiques et techniques de la traction Diesel, a émis le vœu que les Administrations ferroviaires, sur le réseau desquelles se justifierait un développement suffisamment important de ce mode de traction, accélèrent les études entreprises, en liaison avec les constructeurs, à l'effet d'aboutir en commun à une standardisation des types de locomotives suffisante pour permettre la construction en série, le groupement des commandes et la régularité des programmes de construction. Il est à noter toutefois que la dieselisation se trouve freinée dans certains pays par les prix très élevés des carburants, qui ne subissent aucune détaxe pour leur utilisation ferroviaire.

34. L'existence d'un parc de locomotives et d'automotrices modernes, Diesel ou électriques, va être mise à profit par un certain nombre d'Administrations ferroviaires pour créer non pas une administration nouvelle, mais, dans le cadre d'une association entre réseaux, un organisme provisoirement appelé "Europexpress", qui assurera l'exécution de services accélérés entre grands centres, avec un style uniforme et dans un climat adapté aux besoins de la clientèle. Le Conseil des Ministres a trouvé l'idée intéressante et a encouragé sa réalisation.

35. Le Conseil des Ministres a également pris connaissance des projets de l'U.I.C. en ce qui concerne la réforme des classes de voitures à voyageurs. Fondé sur des considérations commerciales, sociales et psychologiques, ainsi que sur le souci de simplification du service, le programme de l'U.I.C. consiste essentiellement en la réduction à deux du nombre des classes, qui seraient dénommées 1ère classe et 2ème classe. En raison de leur situation particulière, les Chemins de fer espagnols, portugais et grecs conserveraient toutefois le régime des trois classes en régime intérieur. La mise en vigueur de la réforme est envisagée pour le service d'été de l'année 1956. Le Conseil des Ministres a pris note que l'autorisation gouvernementale nécessaire a déjà été donnée dans plusieurs pays et, dans sa majorité, a fait à la réforme un accueil favorable.

36. Les mesures de rationalisation et de modernisation qui viennent d'être passées en revue ont comme but principal de réduire le prix de revient des transports par chemins de fer et de les mettre mieux à même de soutenir la concurrence d'autres modes de transport. Il est à souligner que certaines d'entre elles entraîneront d'importantes conséquences économiques. En particulier, la consommation d'énergie des chemins de fer sera influencée par la reconversion de la traction (électrification et dieselisation) : il en résultera naturellement une sensible diminution de la consommation de charbon. Pour donner une idée de son ordre de grandeur, une estimation, limitée aux Pays membres de la C.E.C.A., évalue à près d'un million de tonnes de charbon la diminution de la consommation annuelle constatée dans les deux dernières années et devant résulter, dans les prochaines

années, de l'exécution des programmes de reconversion des Administrations ferroviaires, qui, abstraction faite de l'amélioration du rendement de l'exploitation ferroviaire, se traduisent par un bilan énergétique favorable.

<ch>d) Unification des tarifs de transport par chemin de fer</ch>

37. Qu'il s'agisse de leur structure ou du niveau de leurs prix, les tarifs de transport par chemin de fer varient considérablement d'un pays à l'autre, influencés qu'ils sont par de multiples facteurs et avant tout par la configuration géographique et les données économiques de chaque pays. En dehors du caractère de rétribution qu'ils représentent pour les services rendus, ils servent parfois, en fait, à de multiples objectifs : réaliser un certain équilibre entre les producteurs nationaux ainsi qu'entre les divers modes de transport, favoriser les exportations, soutenir contre la concurrence étrangère des industries, ou des ports, ou certaines voies d'acheminement avantageuses pour le réseau national. 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. Cela ne signifie pas - bien au contraire - que l'on ne doive pas chercher dès maintenant à approcher ce but final en réalisant progressivement des mesures constituant des étapes intermédiaires : renforcement de la collaboration tarifaire entre administrations ferroviaires; mise au point des tarifs internationaux indépendants des tarifs intérieurs; recherche de l'unification des structures tarifaires; concentration du trafic sur des itinéraires rationnels.

38. Telle est la ligne de conduite dont s'est inspiré le Conseil des Ministres des Transports : il suit de près les études qui se poursuivent à cet égard au sein de la C.E.E. et de l'U.I.C. et, dans sa dernière session, a demandé à l'U.I.C. de lui faire part des difficultés auxquelles elle se heurterait dans ses études, afin d'être en mesure d'en rechercher la solution.

<ch>e) Amélioration et développement du réseau des routes d'intérêt européen et des transports routiers</ch>

39. Dès sa première session, le Conseil des Ministres s'est préoccupé d'assurer la coordination des travaux d'aménagement des itinéraires de trafic international figurant à l'annexe à la Résolution adoptée à Bruxelles le 17 octobre 1953. Cette coordination va être assurée dans le cadre de la procédure qui a été adoptée pour la coordination des investissements en général (voir para. 23). Par ailleurs, le Comité des Suppléants a reçu le pouvoir de modifier la liste de ces itinéraires.

40. En date du 17 mars 1954 a été conclu à Genève, sous les auspices de la Commission Economique pour l'Europe, un Accord général portant réglementation économique des transports routiers internationaux, auquel sont jointes différentes annexes qui font partie intégrante de l'Accord. Le 1er juillet 1954 a été signée une annexe (C 1) relative au transport des denrées périssables. Le Conseil des Ministres a invité les Pays membres de la Conférence qui ont signé et non encore ratifié l'Accord général à le ratifier, et ceux qui ne l'ont pas encore signé à y adhérer et s'est prononcé pour l'établissement d'une réglementation internationale qui soit, dans son ensemble, aussi uniforme que possible.

Dans l'esprit de la C.E.E., l'Accord du 17 mars 1954 doit être une préface à l'établissement d'un régime général pour la délivrance de licences dans les pays qui imposent aux véhicules étrangers une certaine réglementation basée sur des autorisations. A défaut d'une suppression de ces systèmes de contingentement, motivés par le souci de ne pas accorder aux véhicules étrangers un traitement plus favorable qu'aux véhicules nationaux dans les pays où une réglementation de ces derniers est jugée nécessaire, l'établissement du régime envisagé constituerait déjà un pas en avant dans la voie de l'amélioration des transports routiers. Il convient d'ajouter que l'Union Internationale des Transports Routiers a avisé la Conférence qu'elle avait demandé à la C.E.E. d'étudier la question du régime fiscal des véhicules commerciaux étrangers.

41. Dans les dernières années, d'autres accords intéressant les transports routiers ont été conclus sous les auspices de la Commission Economique pour l'Europe. Il s'agit notamment du Protocole de 1949 relatif à la signalisation routière; de l'Accord européen portant application de l'article 23 de la Convention sur la circulation routière de 1949 (poids et dimensions autorisés pour les véhicules automobiles); de l'Accord relatif à l'application provisoire des projets de Conventions internationales douanières sur le tourisme, sur les v

véhicules routiers commerciaux et sur les transports internationaux de marchandises par la route, signé le 16 juin 1949, ainsi que du Protocole additionnel de 1952. Afin d'en hâter la mise en vigueur ou d'en étendre le champ d'application, le Conseil des Ministres des Transports a demandé aux Pays membres de donner le plus rapidement possible, suivant le cas, leur adhésion ou ratification à ces accords.

42. Constatant l'accroissement rapide du trafic routier international touristique et commercial, qui a pour conséquence des congestions de trafic et des attentes parfois de longue durée à certains postes-frontière insuffisamment équipés, le Conseil des Ministres, dans sa session de 1953, avait estimé hautement souhaitable toute initiative que prendraient les Gouvernements pour :

a) que les postes-frontière situés sur les grandes routes de trafic international et dont l'équipement technique ne permet pas de faire face aux exigences d'une circulation toujours croissante soient aménagés, dans un proche avenir, conformément à la Déclaration du 16 septembre 1950 sur la construction des grandes routes de trafic international;

b) que les postes-frontière situés en dehors des grandes routes de trafic international, mais dont le débit est considérable, soient également adaptés, dans un délai raisonnable, aux besoins du trafic.

L'enquête à laquelle a procédé le Comité des Suppléants sur la situation existant en 1954 aux postes-frontière a fait ressortir que, si elle ne peut pas être considérée partout comme satisfaisante, des progrès appréciables ont été enregistrés ou vont être acquis grâce à de nombreux travaux de reconstruction, d'amélioration ou d'extension, ainsi que de juxtaposition des bureaux de contrôle nationaux, déjà effectués, en cours ou en projet. Cette question, qui est importante pour le développement du trafic international routier, figure en permanence à l'ordre du jour du Groupe d'experts douaniers de la C.E.E.

f) Problèmes relatifs aux voies navigables

43. Soucieux de promouvoir la coopération européenne dans le domaine du trafic par voies navigables, le Conseil des Ministres, dans sa session de 1953, a dressé une liste non limitative de 12 projets

de voies d'eau d'intérêt européen et a estimé que chacun de ces projets doit faire l'objet d'une mise au point et de l'uniformisation indispensable. Dans sa session suivante (octobre 1954), le Conseil des Ministres a approuvé un rapport préparé, à la demande du Comité des Suppléants, par un Groupe d'experts, et qui comporte essentiellement :

<par1>

- la présentation d'une carte du réseau fluvial européen sur des bases uniformes;

- la fixation de normes pour les canaux, basées, en principe, sur le bateau de 1.350 tonnes du type Rhin-Herne;

- l'adoption de normes pour les rivières, inspirées de celles des canaux;

- la constitution, pour la plupart des 12 projets visés ci-dessus, d'un groupe de documentation composé d'experts des pays intéressés, de manière à en poursuivre l'étude dans un cadre bilatéral ou multilatéral.</par>

L'action ainsi entreprise par le Conseil des Ministres des Transports se place dans le cadre général de la coordination des investissements (voir ci-dessus paragraphe 23).

44. Dans sa session d'octobre 1953, le Conseil des Ministres avait été d'accord pour attribuer un caractère important aux deux questions suivantes :

<par1>a) accélération du trafic par voies navigables franchissant les frontières, par la simplification des formalités douanières et par une amélioration aussi grande que possible des conditions dans lesquelles elles s'effectuent;

b) uniformisation de la signalisation en usage par les voies navigables.</par>

La première de ces questions est suivie par la Commission Economique pour l'Europe (C.E.E.) et la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (C.C.R.). Le Conseil des Ministres a pris note avec satisfaction, dans sa session d'octobre 1954, des progrès qui ont été réalisés à cet égard aux principaux postes douaniers, spécialement sur le Rhin.

En ce qui concerne la seconde question, des études ont été entreprises par l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation. Le Conseil des Ministres a prié la C.E.E. de vouloir bien intervenir auprès de cette Association, en vue de lui demander de préparer un projet de réglementation technique, qui serait ensuite examiné par la C.E.E. avec le concours des représentants de la C.C.R. et la collaboration de la profession.

45. Les frets de la navigation intérieure ^{***} ont également retenu l'attention du Conseil des Ministres, en raison des disparités susceptibles d'exister entre les frets nationaux, qui sont généralement plus ou moins réglementés, et les frets internationaux, qui sont libres. Dans sa session d'octobre 1953, le Conseil a estimé désirable de faire effectuer une étude sur les possibilités d'harmoniser ces frets, en soulignant que les travaux entamés dans ce domaine par la profession doivent aboutir aussi rapidement que possible.

46. De son côté, la Haute Autorité de la C.E.C.A. attache une grande importance, en raison des dispositions du Traité, à une harmonisation rapide de ces frets pour ce qui concerne les produits visés par ledit Traité.

47. L'étude demandée par le Conseil des Ministres des Transports a été effectuée par un Sous-Comité spécial du Comité des Suppléants, groupant les pays intéressés à la navigation fluviale, qui a pris connaissance des communications faites à ce sujet par la Haute Autorité de la C.E.C.A. et a entendu des représentants de la C.C.R. et de la C.E.E., ainsi que de l'Union Internationale de la Navigation fluviale.

48. Les conclusions auxquelles est arrivé le Sous-Comité spécial ont été approuvées par le Conseil des Ministres dans sa session d'octobre 1954. Elles sont basées sur trois principes : recherche d'une solution dans un cadre général englobant l'ensemble des marchandises; recherche d'une solution couvrant l'ensemble des voies navigables de l'Europe Occidentale; égalité de traitement, y compris l'abolition des réserves de cabotage, par étapes à fixer d'un commun accord entre les Etats intéressés, en tenant compte de la nécessité d'évit

er des perturbations graves dans le régime des transports de chaque pays. Les négociations gouvernementales nécessaires à cet effet doivent être engagées le plus tôt possible. En ce qui concerne la procédure à suivre, la profession a été invitée à poursuivre activement les travaux déjà entrepris par elle pour mettre en Suvre les recommandations de la Conférence Economique de la Navigation Rhénane de 1952 et à entreprendre des travaux similaires pour les voies d'eau non soumises au statut rhéнан. Dans ce dernier cas, si, contre toute attente, la profession n'arrivait pas à résoudre, dans un délai raisonnable, qui commencera à courir après l'aboutissement des négociations gouvernementales sur les réserves de cabotage, le problème par elle-même, alors les Gouvernements se réservent d'intervenir dans un certain nombre de domaines. Pour les trafics qui empruntent à la fois la voie rhénane et d'autres voies navigables, les Gouvernements intéressés, après avoir consulté la profession, fixeront par un accord s'ils doivent être classés comme rhénans ou non rhénans.

<ch>g) Collaboration entre les transports intérieurs et les transports aériens</ch>

49. Dans sa session d'octobre 1954, le Conseil des Ministres des Transports a pris connaissance du rapport final de la Conférence de coordination des transports aériens tenue à Strasbourg du 21 avril au 8 mai 1954 et, en particulier, de la Recommandation N°28 relative à la création d'une Commission européenne de l'aviation civile. Le Conseil a observé que, dans la plupart des pays représentés à la C.E.M.T., l'aviation civile et les transports intérieurs dépendent du même ministre et a considéré qu'il n'est pas souhaitable que les problèmes touchant à l'aviation civile soient résolus sans tenir compte de leur incidence éventuelle sur les autres moyens de transport. Aussi, en vue de favoriser une collaboration harmonieuse entre les transports intérieurs et les transports aériens, a-t-il mandaté le Comité des Suppléants pour se tenir informé de la suite qui sera donnée à la Recommandation N°28, afin de proposer, le cas échéant, les mesures appropriées au Conseil des Ministres des Transports.

<nbp>* Allemagne, Autriche, Belgique, Espagne, France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Suisse.

** Chemins de fer allemands, autrichiens, belges, danois, luxembourgeois, néerlandais, sarrois et suisses.

***Les paragraphes 45 à 48 ne s'appliquent pas à la navigation sur le Danube.</nbp>