

COMMUNAUTE ECONOMIQUE EUROPEENNE

COMMISSION

MEMORANDUM

sur l'orientation à donner
à la politique commune des transports

(ANNEXES)

Bruxelles, le 10 avril 1961

COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE
COMMISSION

VII/COM(61)50 final

MEMORANDUM SUR L'ORIENTATION A
DONNER A LA POLITIQUE COMMUNE DES TRANSPORTS

ANNEXES

Bruxelles, le 10 avril 1961

S O M M A I R E

Pages

A N N E X E I

LA SITUATION DE FAIT DANS LES TRANSPORTS

<u>Chapitre 1 - La situation des transports au point de vue économique</u>	1
A. Aspects économiques des transports	3
B. Situation et évolution des modes de transports	5
C. Les aspects spéciaux des transports	14
<u>Chapitre 2 - La situation dans les transports du point de vue social</u>	21
A. Importance et caractéristiques des problèmes sociaux dans les transports	21
B. Les problèmes sociaux résultant du développement des transports internationaux et les accords internationaux de caractère social intéressant les transports	27
<u>Chapitre 3 - La situation relative aux politiques de transport</u>	31
A. Les politiques de transport dans les Etats membres de la Communauté	31
B. Avis des secteurs professionnels sur les questions de politique des transports	53
C. Evolution et tendances	69
<u>Chapitre 4 - Les travaux des Institutions Internationales en matière de transports</u>	72
A. La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin	72
B. Le Comité des Transports Intérieurs de l'E.C.E.	75
C. La Conférence Européenne des Ministres des Transports	77

.../...

	<u>Page</u>
<u>Chapitre 5 - Les travaux des Institutions de l'Europe des Six en matière de transport</u>	80
A. Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier	80
B. Activité de l'Assemblée Commune de la C.E.C.A. et de l'Assemblée Parlementaire Européenne en matière de transport	84

A N N E X E II

STATISTIQUES DES TRANSPORTS

- Tableau n° 1 - Part des transports et communications dans la formation du produit intérieur brut au coût des facteurs.
- Tableau n° 2 - Investissements dans les transports intérieurs en pourcentage de la formation brute de capital fixe.
- Tableau n° 3 - Part des transports intérieurs dans la consommation totale d'énergie.
- Tableau n° 4 - Evolution de la consommation d'énergie des transports intérieurs par rapport à la consommation dans l'industrie et à la consommation totale d'énergie.
- Tableau n° 5 - Part des diverses sources d'énergie dans la consommation des transports intérieurs.
- Tableau n° 6 - Chemin de fer - Effectifs du personnel.
- Tableau n° 7 - Montant des investissements annuels dans les infrastructures des transports intérieurs.
- Tableau n° 8 - Longueur et densité des réseaux.
- Tableau n° 9 - Chemins de fer - Etat de l'électrification
- Tableau n° 10 - Longueur totale des voies navigables régulièrement utilisées pour les transports (canaux et fleuves), classées d'après l'accessibilité aux bateaux.
- Tableau n° 11 - Chemins de fer - Matériel de traction (effectifs)

.../...

- Tableau n° 12 - Chemins de fer - Matériel de transport voyageurs (effectifs et capacité)
- Tableau n° 13 - Chemins de fer - Matériel de transport de marchandises (effectifs et capacité)
- Tableau n° 14 - Route - Matériel de transport voyageurs (effectifs)
- Tableau n° 15 - Route - Matériel de transport marchandises (effectifs et capacité)
- Tableau n° 16 - Navigation intérieure - Matériel de transport marchandises (effectifs et capacité).
- Tableau n° 17 - Navigation intérieure - Matériel de transport marchandises - Capacité de charge moyenne.
- Tableau n° 18 - Chemins de fer - Trafic voyageurs - Nombre de voyageurs transportés.
- Tableau n° 19 - Chemins de fer - Trafic voyageurs - Nombre de voyageurs - kilomètres.
- Tableau n° 20 - Chemins de fer - Trafic voyageurs - Parcours moyen d'un voyageur
- Tableau n° 21 - Chemins de fer - Trafic marchandises - Tonnes transportées.
- Tableau n° 22 - Chemins de fer - Trafic marchandises - Tonnes-kilomètres.
- Tableau n° 23 - Chemins de fer - Trafic marchandises - Parcours moyen d'une tonne.
- Tableau n° 24 - Navigation intérieure - Trafic marchandises - Tonnes kilomètres.
- Tableau n° 25 - Navigation intérieure - Trafic marchandises - Tonnes kilomètres
- Tableau n° 26 - Oléoducs en exploitation
- Tableau n° 27 - Oléoducs projetés
- Tableau n° 28 - Oléoducs - Quantités transportées.

A N N E X E III

INDEX ALPHABETIQUE

MEMORANDUM SUR L'ORIENTATION A
DONNER A LA POLITIQUE COMMUNE DES TRANSPORTS

ANNEXE I

LA SITUATION DE FAIT DANS LES TRANSPORTS

LA SITUATION DE FAIT DANS LES TRANSPORTS

1. L'action de la Communauté dans les transports doit s'exercer à partir des données de base présentées par cette situation. Il serait illusoire de proposer un système et des mesures, si satisfaisants qu'ils soient théoriquement, qui ne tiendraient pas suffisamment compte de la réalité.

C'est pourquoi la présente annexe est consacrée à l'examen de la situation de fait. En outre, dans l'annexe II, des tableaux statistiques sont présentés. Il ne s'agit pas d'une analyse exhaustive, encore moins d'une étude théorique d'économie des transports. Une telle analyse ou une telle étude ne répondraient pas à l'objet du mémorandum. Cet examen a été volontairement limité à un rappel des données les plus importantes et des faits les plus significatifs qui doivent s'imposer à l'attention des autorités responsables de l'instauration de la politique commune.

Un premier chapitre est destiné à situer les transports dans l'ensemble économique de la Communauté. Un deuxième chapitre est consacré à l'examen de la situation sociale dans les transports. Un troisième chapitre présente un aperçu des politiques nationales de transport dans les six pays de la Communauté ainsi que des avis des principaux milieux intéressés; il cherche à dégager certaines tendances marquant l'évolution qui se manifeste dans les politiques des Etats membres. Un quatrième chapitre donne un bref résumé de l'activité et des travaux des institutions internationales dans le domaine des transports, tandis qu'un cinquième chapitre résume les travaux des institutions de l'Europe des Six.

.../...

6

CHAPITRE PREMIER

LA SITUATION DES TRANSPORTS AU POINT DE VUE ECONOMIQUE

2. Pour apprécier la place occupée par les transports dans l'économie et comprendre les raisons de l'intervention des Etats dans leur fonctionnement, il ne suffit pas de constater que les transports participent à tous les stades de la vie économique; encore faut-il approfondir l'examen de leur structure et de leurs caractéristiques d'exploitation, en se basant, dans la mesure du possible, sur des données statistiques.

Après un aperçu sur la situation de l'ensemble du secteur des transports par rapport au reste de l'économie et sur la structure des divers modes de transport intérieur - rail, route et voies navigables -, une partie plus importante de l'étude sera consacrée aux aspects spécifiques des transports.

3. Les tableaux statistiques qui se réfèrent à ce chapitre sont repris dans l'annexe II.

Le choix d'un nombre restreint de tableaux a été imposé tant par le désir de se limiter aux données les plus significatives que par le manque de statistiques offrant une comparabilité satisfaisante sur le plan des six pays de la Communauté quant à certains aspects du secteur des transports.

En effet, les enquêtes étant parfois menées sur la base de critères sensiblement différents d'un pays à l'autre, le problème qui se pose pour le rassemblement de statistiques d'ensemble pour les six pays ne réside pas tant dans l'absence de données que dans la difficulté de les comparer.

.../...

De plus, l'organisation de certains modes de transport, tels que les chemins de fer et la navigation intérieure, facilite l'établissement de statistiques assez complètes, tandis que, pour les transports routiers, les enquêtes se heurtent souvent à des difficultés considérables.

Il en résulte que la comparabilité des données est parfois douteuse, aussi bien sur le plan national qu'au niveau des six pays.

Compte tenu de ces réserves, il est néanmoins possible d'utiliser les chiffres dont on dispose pour donner une vue suffisamment proche de la réalité.

A) ASPECTES ECONOMIQUES DES TRANSPORTS

4. L'insuffisance de données statistiques apparaît particulièrement quand on veut établir l'importance des transports par rapport à l'ensemble de l'économie. Il faut, dès lors, se contenter de quelques données partielles dont le caractère limité est évident.

5. Ainsi que le fait ressortir le tableau no. 1 de l'annexe II, la contribution des transports à la formation du produit national brut varie selon les pays de 7% à 9%.

A l'exception des Pays-Bas où cette part est plus considérable, les transports représentent un cinquième de la contribution des industries manufacturières à la formation du produit national brut et emploient environ un sixième de la main-d'oeuvre occupée par ces mêmes industries.

.../...

6. Comparés aux investissements des autres branches industrielles, ceux du secteur des transports sont relativement considérables.

Le tableau no. 2 donne, par mode de transport et par pays, le pourcentage des investissements bruts dans les transports intérieurs par rapport au total des investissements bruts de 1953 à 1958 inclus.

Pour les pays de la Communauté, le total de ces investissements a oscillé entre 7,4% (Italie) et 14,7% (Allemagne) de l'investissement brut total.

7. L'importance des transports est également soulignée par leur part dans la consommation totale d'énergie. Les transports interviennent, en effet, à peu près pour un cinquième dans celle-ci.

Les tableaux no. 3, 4 et 5 donnent à cet égard des renseignements intéressants sur l'évolution de la consommation d'énergie par les transports et sur la part des diverses sources d'énergie.

Dans la consommation totale du secteur, les chemins de fer interviennent pour 2/6èmes, les transports routiers (y compris le compte propre et la circulation privée) pour 3/6èmes, la navigation intérieure et les soutes des navires de haute mer pour un autre sixième.

La consommation d'énergie dans le secteur des transports est d'ailleurs en évolution. D'une part, la consommation globale est en augmentation. Pour 1965, les besoins en énergie finale sont évalués à 74.000.000 de tonnes équivalent houille, ce qui représente un accroissement de 4,1% par rapport à 1955. Cet accroissement est surtout imputable au secteur routier, la consommation des chemins de fer étant considérée comme devant diminuer. D'autre part, la composition de la consommation va en se modifiant à la suite d'une diminution prononcée de la part du charbon et d'un recours accru aux produits pétroliers et à l'électricité.

8. L'importance des transports ressort également de la longueur et de la densité des voies de communication qui sont données au tableau no. 8.

Ces chiffres sont impressionnants. La Communauté économique européenne est la région du monde dans laquelle la densité des voies de communication est la plus grande. C'est ainsi que la densité du réseau ferroviaire est en moyenne pour l'ensemble de la Communauté de 11 km de lignes par 100 km² et de 6,6 km par 10.000 habitants. Cette densité est d'ailleurs variable d'un pays à un autre puisque pour les chemins de fer, elle va de de 5,5 km par 100 km² pour l'Italie à 19,6 km pour la Belgique et de 2,9 km pour 10.000 habitants aux Pays-Bas à 12,2 km au Luxembourg.

Pour la route, les divergences entre les classifications administratives rendent les comparaisons incertaines. Selon les données des offices statistiques nationaux, la France dispose du réseau routier le plus long, tandis que le réseau le plus dense appartient au Luxembourg.

En ce qui concerne la densité des voies navigables, les pourcentages, très différents aussi selon les pays, font apparaître une nette prédominance des Pays-Bas.

B) SITUATION ET EVOLUTION DES MODES DE TRANSPORT

9. Pour mieux juger de la situation, il convient d'ajouter aux indications qui viennent d'être données sur l'ensemble du secteur des transports quelques renseignements par mode de transport, afin d'avoir une idée sur la place occupée par chacun d'eux dans l'économie des transports de la Communauté.

.../...

10. En ce qui concerne les chemins de fer, il ressort du tableau n° 8 que la Communauté dispose d'un réseau de près de 100.000 km de lignes.

Les tableaux n°s 11, 12 et 13 donnent les chiffres du matériel de traction et de transport qui circule sur ce réseau, tandis que les tableaux n°s 18, 19, 21 et 22 permettent de constater que le trafic ferroviaire de l'ensemble de la Communauté se monte par an à 116 milliards de voyageurs/km et à 127 milliards de t/km de marchandises.

Les parcours moyens d'un voyageur et d'une tonne de marchandises sont repris aux tableaux 20 et 23. Les écarts importants qui existent entre les données des différents pays sont dus à des raisons géographiques et économiques. Ces constatations résultent principalement de l'examen des données relatives au parcours moyen d'une tonne de marchandises.

11. Mais ce qu'il importe de déceler à travers ces statistiques, c'est l'évolution qui se manifeste dans la technique et l'exploitation des chemins de fer. En effet, depuis plusieurs années, des efforts considérables ont été déployés pour moderniser et rationaliser ce mode de transport.

Les tableaux cités précédemment montrent que le trafic, tant de voyageurs que de marchandises, a marqué une progression constante, parallèlement à celle de la production industrielle, mais avec un certain retard.

De cet accroissement de l'activité des réseaux ferroviaires, il y a lieu de rapprocher l'évolution des effectifs de personnel qui sont donnés par le tableau n° 6. Ce tableau fait apparaître, en effet, que le personnel employé par les réseaux ferroviaires a partout diminué, de façon très sensible dans certains pays. Cette diminution des effectifs est d'autant plus remarquable qu'elle s'est accompagnée le plus souvent d'une réduction de la durée de travail.

.../...

Cette évolution s'explique par les progrès réalisés en matière de construction et d'exploitation du matériel ainsi que dans l'équipement et l'entretien de la voie, dans les télécommunications, dans les opérations de manutention et dans l'organisation de la circulation. Il faut surtout souligner les progrès que représentent les nouveaux modes de traction et l'amélioration du matériel remorqué.

Le tableau n° 11 fait ressortir la diminution du nombre des locomotives à vapeur et l'accroissement du nombre des locomotives électriques et Diesel. Le tableau n° 9 donne le pourcentage des lignes électriques ainsi que du trafic voyageurs et du trafic marchandises assurés sur celles-ci pour chacun des réseaux et pour l'ensemble de la Communauté en 1959.

On voit ainsi que la part des lignes électrifiées va du dixième en Allemagne à plus de la moitié aux Pays-Bas où les autres lignes sont d'ailleurs desservies par des locomotives Diesel. Mais on constate surtout que, pour l'ensemble de la Communauté, plus de 40 % du trafic des marchandises et plus de la moitié du trafic des voyageurs ont été assurés par la traction électrique, alors que les lignes électrifiées ne représentent qu'un cinquième du total des lignes.

L'électrification des lignes chargées et la diesélisation sur les lignes moins importantes permettent d'accroître le rendement de façon considérable. C'est ainsi qu'en France, après l'électrification d'une ligne particulièrement chargée, le nombre de trains a augmenté de 92 %, celui des tonnes transportées de 155 % et le tonnage moyen par train de marchandises de 30 %. En général, on constate une augmentation du nombre des unités remorquées par train.

En ce qui concerne le matériel remorqué, les progrès se sont traduits par la diminution du nombre des wagons, l'augmentation de leur capacité unitaire et la spécialisation accrue du matériel. Pour un réseau, il a notamment été indiqué que depuis la dernière guerre, le volume moyen des wagons couverts s'est accru de 35 % et celui des wagons tombereaux de 50 %.

.../...

12. Il apparaît ainsi que la productivité des chemins de fer a augmenté considérablement. Les progrès réalisés ont permis l'amélioration des conditions sociales du personnel des entreprises ferroviaires. Au total, le volume général des transports s'est accru en suivant avec un certain décalage la progression de la production. Ce trafic plus important a pu être effectué avec des heures de travail moindres et la qualité des transports a été améliorée. Tout permet de penser que cette évolution se poursuivra.

13. La navigation intérieure assure environ un quart de l'ensemble des transports de marchandises dans la Communauté.

Ce trafic est indiqué dans les tableaux n° 24 et 25 qui permettent d'en comparer l'évolution avec celle de la production industrielle.

En pourcentage l'augmentation du volume des transports par voie navigable, dans les pays considérés, a dépassé le niveau atteint par les chemins de fer. A l'indice 100 pour 1950, le volume des transports par voie navigable en 1959 était à l'indice 198 en République fédérale, à l'indice 171 aux Pays-Bas, à l'indice 160 en Belgique et à l'indice 140 en France.

14. La longueur des voies navigables s'établit pour l'ensemble de la Communauté à environ 27.000 km. Mais le réseau est loin d'être homogène dans les six pays comme le fait ressortir le tableau n° 10. Si une partie notable des voies navigables en Allemagne et aux Pays-Bas peut accueillir des bateaux de plus de 1.000 tonnes, il n'en va pas de même dans les autres pays. En France notamment, mais aussi en Belgique, la majeure partie du réseau n'est accessible qu'aux bateaux de moins de 300 tonnes.

Des situations très inégales apparaissent aussi en ce qui concerne les crédits affectés par les Etats membres aux infrastructures des voies navigables.

.../...

Le tableau n° 7 donne le montant des sommes affectées aux investissements d'infrastructure des transports intérieurs des six pays pendant la période de 1953 à 1958. On constate ainsi que les dépenses au profit de la voie d'eau n'ont représenté en Allemagne que 2,83 % du total des investissements d'infrastructure alors que la part des voies navigables dans le trafic total s'y élève à 29 %. Les pourcentages correspondants s'établissent à 10,72 et 30 pour la Belgique, 2,09 et 11 pour la France et 16,07 et 72 pour les Pays-Bas.

Mais cette situation est en passe de se modifier et, dans plusieurs pays, les investissements dans les infrastructures des voies navigables sont en sensible augmentation.

15. Les tableaux n° 16 et n° 17 donnent les chiffres relatifs au matériel de navigation intérieure.

Ces tableaux font apparaître l'augmentation du nombre des automoteurs ainsi que celle de la capacité globale. A ces deux tendances est venue s'ajouter l'introduction des techniques de poussage.

Pour l'ensemble des pays de la Communauté économique européenne la cale totale est passée de 13.138.382 t en 1950 à 16.222.656 t en 1959, soit une augmentation de 23 %. La cale automotrice est passée, entre 1950 et 1959, de 3.441.111 t à près de 8.000.000 de t, soit une augmentation de près de 130 %. En 1959, le parc automoteur représentait plus de 50 % du total contre 37 % seulement en 1950.

La capacité de charge moyenne des automoteurs est passée de 232 t en 1950 à 327 t en 1959 (+ 41 %), alors que celle des chalands n'a pratiquement pas varié pendant la même période.

.../...

En dépit de la modernisation et de l'augmentation de la capacité, l'âge moyen des bateaux reste toujours élevé. En effet, de 2/3 à 3/4 des bateaux, selon les pays, sont âgés de plus de trente ans. La plus grande partie des bateaux, pour l'ensemble de la Communauté, a de 25 à 55 ans d'âge.

16. Il apparaît ainsi qu'à l'instar des chemins de fer la navigation intérieure a fait de gros efforts pour moderniser son équipement et son matériel. L'introduction du poussage, de la navigation au radar et de la circulation continue témoigne des progrès techniques réalisés.

17. Ainsi qu'il a déjà été souligné, c'est dans le domaine des transports routiers que les renseignements statistiques sont les plus incomplets.

Au tableau n° 8 figurent des indications concernant la longueur et la densité du réseau routier.

On a des indications assez précises, sinon toujours comparables, sur les sommes affectées à l'infrastructure routière (cf. tableau n°7). Les investissements affectés tant à l'infrastructure qu'au matériel dans le transport routier représentent la part la plus importante des investissements globaux consacrés aux transports (par exemple, 67 % pour la République fédérale, 77 % pour la France, 58 % pour le Luxembourg).

Au cours des dix dernières années, des travaux considérables ont été effectués pour améliorer les infrastructures routières et le matériel, notamment en vue de renforcer la sécurité de la circulation et la rapidité des véhicules.

.../...

18. Les tableaux n° 14 et n° 15 donnant une vue d'ensemble des parcs de matériel de transport routier de marchandises et de voyageurs.

Ils font ressortir l'accroissement du nombre de voitures particulières. De 1950 à 1959, on constate par exemple une augmentation de 483 % en Allemagne et de 298 % dans l'ensemble de la C.E.E.

Cette constatation est corroborée par l'évolution des dépenses pour l'achat de véhicules à usage privé. Par rapport à 1953, ces dépenses sont en 1958 à l'indice 199 en République fédérale, à l'indice 197 aux Pays-Bas, à l'indice 165 en Italie, à l'indice 164 au Luxembourg et à l'indice 153 en France (1954).

Les indices concernant l'évolution des investissements dans les véhicules utilitaires, camions et autocars, sont nettement inférieurs : aux Pays-Bas 179, en France 130 (1954), en République fédérale 128, au Luxembourg 104, en Italie 102 et en Belgique 97.

Il faut cependant observer que, d'une façon générale, le nombre de véhicules utilitaires a considérablement augmenté entre 1950 et 1959, sans qu'il soit malheureusement toujours possible de distinguer entre les véhicules affectés au transport professionnel et ceux utilisés à des transports pour compte propre.

Toutefois, les taux d'accroissement ont nettement diminué depuis 1956, ce qui permet de penser qu'un certain palier est en passe d'être atteint.

.../...

19. Il n'existe guère de renseignements valables concernant le trafic routier. D'après certaines estimations, les transports de personnes par route, tant publics que privés, sont actuellement le double des transports ferroviaires, alors que les transports de marchandises par route n'atteindraient que les 2/3 des transports ferroviaires.

20. La répartition du trafic de marchandises entre les divers modes de transport, exprimé en tonnes-kilomètres, est reprise dans le tableau ci-après, dont les données se réfèrent à l'année 1959. Les chiffres concernant les transports routiers sont basés sur des évaluations portant sur l'ensemble des transports pour compte propre et pour compte d'autrui (trafic urbain, transport à courte et à longue distance). On ne dispose pas de données récentes sur les transports routiers au Luxembourg.

(en millions de tonnes-kilomètres)

<u>P A Y S</u>	<u>CHEMINS DE FER</u>	<u>ROUTES</u>	<u>VOIES NAVIGABLES</u>
Allemagne	47.831 43 %	32.000 28 %	33.098 29 %
Belgique (1)	6.118		4.813
France	53.400 60 %	25.900 29 %	9.450 11 %
Italie	14.328 28 %	35.608 71 %	0 1 %
Pays-Bas	3.210 13 %	3.679 (2) 15 %	17.296 72 %
Luxembourg	595		

Source : Nations Unies - Bulletin Annuel de Statistiques de Transports Européens - 1960

(1) - On ne dispose pas de données sur les transports routiers en Belgique ; d'après une étude de la C.E.M.T., la répartition en pourcentage du trafic marchandises en 1957 a été la suivante : chemins de fer 42 %, route 30,5 %, voies navigables 27,5 %.

(2) - Les données du trafic routier aux Pays-Bas sont limitées aux transports pour compte d'autrui.

.../...

La comparabilité des chiffres appelle beaucoup de réserves; toutefois on peut noter les divergences profondes qui existent dans la répartition du trafic entre les trois modes de transport d'un pays à l'autre. La prédominance prononcée d'un mode de transport dans un pays (transports routiers en Italie, voies navigables aux Pays-Bas) est due, dans une large mesure, à des facteurs géographiques et économiques, voire historiques.

21. Les transports par pipe-line revêtent une importance de plus en plus considérable, les oléoducs se présentant comme des concurrents directs des moyens de transport intérieurs classiques dans le domaine du transport de produits pétroliers.

Jusqu'à présent, la technique du pipe-line s'est surtout imposée dans le transport du pétrole brut. A une exception près, les conduites importantes en exploitation, en construction ou à l'état de projet dans les pays de la Communauté concernent, en effet, le transport de brut. Dans le domaine du transport des produits raffinés, par contre, les conditions permettant un recours rationnel et économique à l'oléoduc paraissent rarement réunies à l'heure actuelle. Cette situation s'explique aussi bien par l'absence d'une concentration suffisante de la consommation que par les difficultés techniques inhérentes au transport des produits à haut degré de viscosité. Il est difficile de prévoir quelle sera l'évolution à cet égard dans les années à venir (cf. tableaux n° 26, 27 et 28).

Quant au transport de certains produits solides (par exemple le charbon) par pipe-line, les travaux dans ce domaine n'ont pas encore dépassé le stade des études préliminaires.

22. La comparaison de ces diverses données statistiques avec celles des autres pays et régions industrialisés du monde ferait apparaître que, si la situation est assez analogue dans les autres pays de l'Europe occidentale, elle est par contre très différente aux Etats-Unis d'Amérique, et surtout en U.R.S.S. et dans les pays de l'Europe orientale. Elle démontrerait en tout cas l'exceptionnelle densité des voies de communication dont dispose l'Europe des Six.

.../...

C) LES ASPECTS SPECIAUX DES TRANSPORTS

23. Tant par le traitement que leur appliquent les pouvoirs publics que par la structure du marché, les transports se différencient assez profondément de la plupart des autres secteurs économiques.

Cette question des particularités des transports, de leur nature, de leurs causes, de leurs effets et de l'importance qu'il faut y attacher, n'a cessé de constituer un des grands sujets de discussion sur le plan de la théorie économique aussi bien que sur celui de la politique des transports. S'il n'est pas nécessaire de faire ici une analyse complète du problème, il n'en est pas moins indispensable, pour la compréhension tant des politiques nationales que des propositions de la Commission pour une politique commune des transports, de mettre en relief les traits particuliers essentiels de ce secteur.

24. Il faut relever en premier lieu le degré exceptionnellement élevé d'intervention des pouvoirs publics dans les transports. L'importance de cette intervention est motivée tout d'abord par le rôle des transports dont le fonctionnement satisfaisant conditionne le déroulement normal de la vie économique tout entière, ainsi que par la position de monopole occupée, durant une certaine période, par les chemins de fer. Aussi a-t-on été conduit à considérer les transports comme entrant, pour une part, dans la catégorie des services publics et, de ce fait, à imposer à une partie d'entre eux un certain nombre de charges et d'obligations étrangères aux exigences normales d'une exploitation purement commerciale.

.../...

A ce motif fondamental d'intervention s'ajoutent ceux qui relèvent de la conception que les Etats se font des transports comme moyen de réaliser des objectifs généraux d'ordre économique, social, culturel et militaire.

25. L'intervention de l'Etat se manifeste également sur le plan des investissements dans les transports. Les transporteurs sont généralement libres de décider de leur politique à l'égard de leurs parcs. Seul le chemin de fer - compte tenu de l'influence que les pouvoirs publics peuvent avoir sur sa gestion - est à même, dans une mesure plus ou moins grande, de coordonner celle-ci avec sa politique d'investissements en matière d'infrastructure. Au contraire, en ce qui concerne la navigation intérieure et le transport routier, les décisions relatives à l'infrastructure dépendent seulement des Etats.

Ces transporteurs ne sont pas maîtres dès lors d'une composante essentielle de leurs prestations, et le coût qu'ils supportent effectivement au titre de ces infrastructures ne correspond d'ailleurs pas forcément aux frais réels. Il en résulte des problèmes tant en ce qui concerne la synchronisation et la coordination en matière d'infrastructure et de matériel qu'en ce qui concerne l'imputation équitable aux transports des frais supportés par la collectivité.

26. En ce qui concerne la structure du marché des transports, elle est caractérisée par l'existence, à côté d'une multitude d'entreprises privées, de réseaux de chemins de fer qui, en raison même des caractéristiques de leur exploitation, sont nécessairement des entreprises considérables dépendant plus ou moins étroitement des Etats et représentant de ce fait une importante puissance économique. Ces entreprises, qui constituent souvent les instruments de la politique économique ou sociale des gouvernements, sont en général soumises à des régimes qui, d'une part, les soustraient à certaines règles essentielles de la gestion commerciale et finan-

.../...

cière et, d'autre part, leur imposent certaines sujétions. Encore qu'ils soient exposés aujourd'hui, sur la plupart des relations, à une concurrence souvent acharnée des autres modes de transport, les chemins de fer conservent encore des positions monopolistiques sur certaines relations et dans certains trafics.

Les transports par route et par voie navigable présentent au contraire une structure très morcelée. Ainsi, en Allemagne, le nombre d'entreprises de transport routier professionnel de marchandises à longue distance s'élevait, en mai 1959, à 11.492, dont 5.938 ne possédaient qu'un seul véhicule. En Italie, le nombre d'entreprises de transport routier dépasse 80.000 pour un total d'environ 100.000 véhicules. Aux Pays-Bas, le nombre de transporteurs routiers était de 10.617 à la date du 1er janvier 1960, dont 5.154 avec un seul véhicule. La situation est assez comparable dans les autres pays.

Dans le secteur de la navigation intérieure, le morcellement est également très prononcé. Sur un total de 23.000 entreprises de transport fluvial recensées dans la Communauté (Italie et Luxembourg exclus), près de 85 % ne sont propriétaires que d'un seul bateau ; la capacité de charge de ces entreprises ne dépasse pas 43 % de la capacité totale.

Cette structure particulière des transports par route et par voie navigable, à côté du caractère quasi monopolistique des chemins de fer, est la cause d'un grand nombre de difficultés qui se posent à l'heure actuelle tant sur le plan des relations entre modes de transport qu'à l'intérieur même de ceux-ci.

27. Une autre caractéristique du marché des transports est la conséquence de la mobilité même des entreprises. En fournissant ses prestations, l'entreprise déplace une partie de ses moyens de production à une distance parfois fort importante de son centre habituel d'exploitation. Il est normal qu'elle cherche à utiliser cette partie de ses moyens de production ainsi déplacée pour produire de nouvelles prestations.

.../...

De ce fait, elle provoque, sur un marché local, une offre supplémentaire difficile à prévoir. Alors que, sur le marché des biens, le prix d'un produit provenant d'une région éloignée du centre de consommation se trouve accru par suite du coût de son transport, le prix de revient d'une prestation de transport effectuée par une entreprise qui a été ainsi amenée à se déplacer en partie, n'est pas supérieur à celui d'un transporteur local.

Combiné avec l'asymétrie des relations de trafic qui existe le plus souvent, ce phénomène soulève le problème du fret de retour. Plutôt que de faire revenir à vide un véhicule disponible, l'entreprise de transport est tentée d'accepter du fret de retour à n'importe quel prix. Mais ce qui est considéré comme fret de retour pour cette entreprise est du fret d'aller pour les transporteurs installés à l'autre extrémité de la relation.

28. Le marché des transports se caractérise par ailleurs par le fait que dans les transports des prestations substituables entre elles dans une mesure variable peuvent être produites par des techniques différentes. Les différences entre le fer, la route et la voie navigable ne sont d'ailleurs pas seulement d'ordre technique, mais se manifestent, on l'a vu, dans d'autres domaines tels que ceux de la structure des entreprises, de leur organisation administrative, de leurs problèmes sociaux, etc.

Cette différence de techniques doit être considérée comme une donnée permanente, car on imagine mal qu'une technique unique puisse se substituer aux différents moyens de transport.

.../...

Au contraire, il semble que l'on s'oriente vers une plus grande spécialisation technique comme le prouvent par exemple le développement des pipe-lines ou, même à l'intérieur de chaque mode de transport, la tendance croissante à la spécialisation du matériel.

On est ainsi placé, en matière de transport, dans une situation un peu comparable à celle que l'on retrouve dans l'énergie. De même qu'il existe un problème de la coordination de l'énergie, il se pose dans les transports de délicats problèmes de coordination entre les différentes techniques de transport.

Il est à noter que la tendance à la spécialisation, si elle soulève certains problèmes, peut atténuer l'acuité de certains autres, comme par exemple celui du fret de retour.

29. Au titre des particularités du marché des transports, il convient de relever également les phénomènes d'inélasticité qui se manifestent tant dans l'offre que dans la demande des prestations de transport.

On constate de façon générale une insuffisance d'adaptabilité de la capacité de transport à la demande. La nécessité de faire face aux variations saisonnières de la demande dont l'ampleur est particulièrement grande dans les transports, la difficulté de pallier ces fluctuations notamment par suite de l'impossibilité de produire sur stock, obligent certains transporteurs à maintenir des réserves de capacité. Le déséquilibre du trafic dans les deux sens d'une même relation produit des effets comparables. Tous ces facteurs renforcent, notamment en ce qui concerne les chemins de fer, la prépondérance des coûts fixes qui résulte du degré de capitalisation élevé et de l'emploi d'une main-d'oeuvre dont la spécialisation souvent poussée ne permet que difficilement l'adaptation aux variations du trafic.

.../...

Cette difficulté d'adaptation de la capacité de production à la demande n'est pas particulière aux transports, encore qu'il puisse être admis qu'elle y est plus prononcée que dans d'autres secteurs. Ce qui lui confère le caractère d'un véritable "aspect spécial", c'est le fait qu'elle se manifeste dans le contexte d'une structure de marché caractérisée par la présence d'une masse d'entreprises de transport routier et fluvial, de taille parfois inégale, très souvent de caractère artisanal et ne disposant pas toujours d'une organisation professionnelle suffisante. De cette constellation découle une inélasticité très forte de l'offre aux variations de prix. Une baisse de ceux-ci n'entraîne pas en général une réduction de l'offre ; bien au contraire, les entreprises maintiennent le volume de leur offre et dans certains cas l'augmentent même, afin de sauvegarder le niveau de leurs revenus.

30. En face de l'inélasticité de l'offre, se manifeste une certaine inélasticité de la demande de transport en fonction des prix offerts, du moins dans le secteur des marchandises.

En effet, la demande de transport dépend essentiellement du niveau général de la production et de la consommation des produits à transporter. A court terme, un abaissement des prix de transport ne peut que rarement provoquer une augmentation de la demande de transport.

Il est vrai que la baisse des prix de transport augmente la possibilité d'écoulement - et donc de transport - surtout des marchandises de faible valeur. Mais ce n'est qu'à moyen et à long terme que le niveau des prix peut avoir une influence sur l'implantation des industries et en général sur la demande de transport.

.../...

Inélastique dans son ensemble, la demande de transport est par contre sensible, dans sa répartition entre modes et entreprises de transport, aux variations des prix pratiqués. Les possibilités de réaction des modes de transport à ces variations sont d'ailleurs inégales et dépendent pour une part du régime tarifaire auquel ils sont soumis. D'autre part, en cas de baisse des quantités à transporter, les usagers qui ont à la fois recours aux transports pour compte propre et aux transports pour compte d'autrui, ont évidemment tendance à utiliser d'abord les moyens de transport qui leur appartiennent, si bien que les transporteurs professionnels risquent d'être plus que proportionnellement touchés par les conséquences de cette baisse. C'est ainsi qu'on a pu parler du danger pour le transport professionnel d'être, notamment en cas de crise, réduit pour une part au rôle de transport de "dépannage".

31. Ce rapide examen des principaux aspects spéciaux des transports permet de faire les quelques observations suivantes :

- la plupart des caractéristiques qui viennent d'être brièvement analysées, peuvent se retrouver, à des degrés variables et sous des formes analogues ou différentes, dans d'autres secteurs économiques ;
- mais dans les transports, leur importance et leur influence se trouvent renforcées par leur accumulation ;
- si certaines particularités paraissent avoir un caractère circonstanciel et pouvoir par conséquent être corrigées ou atténuées, d'autres semblent tenir à la nature même des transports et ne pouvoir être complètement éliminées.

Quoi qu'il en soit, on doit constater que les aspects spéciaux ont jusqu'à présent été considérés comme justifiant pour les transports un traitement différent de celui des autres secteurs économiques et notamment comme empêchant l'exercice complet du libre jeu de la concurrence.

.../...

CHAPITRE II

LA SITUATION DANS LES TRANSPORTS AU POINT DE
VUE SOCIAL

A) IMPORTANCE ET CARACTERISTIQUES DES PROBLEMES SOCIAUX DANS LES
TRANSPORTS

32. Dans tous les secteurs des liens étroits existent entre les problèmes sociaux et les problèmes économiques. Pour servir utilement de donnée de base à l'élaboration de la politique commune, un examen de la situation de fait dans les transports ne saurait se limiter aux aspects économiques, il doit porter également sur les aspects sociaux des problèmes de transport.

En signant, le Traité de Rome, les Etats membres ont affirmé leur volonté d'associer le progrès social au progrès économique. Ainsi se trouve soulignée l'importance qu'il y a lieu d'attacher aux problèmes sociaux dans tous les secteurs auxquels s'appliquent les dispositions du Traité.

Toutefois, cette importance se manifeste de façon diverse en fonction des caractéristiques propres à chacun des secteurs.

33. Dans les transports, les principales caractéristiques qui doivent être prises en considération sont les suivantes :

- les effectifs de personnel relativement nombreux qui sont employés dans le secteur en général et dans les chemins de fer en particulier ;
- le fait que les transports appartiennent à la catégorie des branches économiques dans lesquelles les rémunérations et les prestations sociales constituent en général une part importante des frais d'exploitation ;

.../...

- le caractère itinérant de la fonction de certains travailleurs qui les oblige à se déplacer, parfois avec leur famille, soit dans leur pays d'emploi, soit à l'étranger ;
- l'irrégularité des horaires due aux conditions particulières de l'exploitation ;
- la durée du travail qui se situe souvent à un niveau plus élevé que dans beaucoup d'autres secteurs. Ce problème revêt une acuité d'autant plus grande qu'il est étroitement lié aux exigences de la sécurité qui intéresse non seulement le personnel occupé dans la branche, mais l'ensemble des usagers des voies publiques et ainsi la collectivité tout entière ;
- l'existence de différences souvent sensibles dans les salaires la sécurité sociale et les autres conditions de travail à l'intérieur d'un même mode de transport et d'un mode de transport à l'autre ;
- l'évolution rapide des techniques qui peut entraîner une diminution des effectifs ou une modification de leur répartition par catégories et poser ainsi des problèmes de réadaptation professionnelle.

34. Pour apprécier l'importance de ces différentes caractéristiques, il serait d'un grand intérêt de pouvoir les illustrer par des statistiques complètes et récentes. Malheureusement de telles données statistiques n'existent pas actuellement dans la Communauté. En attendant que cette lacune soit comblée, il faut se contenter de renseignements partiels qui peuvent donner une idée approximative de la situation.

35. Le personnel employé à des activités de transport représente une part appréciable de la main-d'oeuvre active.

Certaines estimations ont été faites évaluant à 3.600.000 le nombre des personnes occupées à des activités de transport dans les six pays de la Communauté, soit 6% environ de la population active totale. Il est toutefois assez difficile de donner à ce sujet des chiffres valables.

Des renseignements précis existent concernant le personnel des entreprises ferroviaires mais les solutions adoptées pour la construction et le renouvellement du matériel et des installations varient d'un réseau à l'autre; dans certains cas, il est fait appel à des entreprises spécialisées, dont les effectifs ne sont pas compris dans les chiffres indiqués, dans d'autres, ces tâches sont exécutées par le personnel propre des entreprises ferroviaires.

D'autre part, si l'on est bien renseigné au sujet des effectifs occupés sur les voies navigables, on l'est beaucoup moins en ce qui concerne le transport routier. L'imprécision relative à ce mode de transport est renforcée par l'existence du transport pour compte propre et par le fait que, dans ce dernier cas, l'activité de transport peut n'être qu'accessoire à l'activité principale du personnel employé. Enfin, il faut observer que, tant en ce qui concerne les voies navigables que la route, la main-d'oeuvre employée dans la construction, l'entretien et l'administration des voies de communication n'est pas comprise dans les effectifs des entreprises de ces deux modes de transport, ce qui fausse a priori les comparaisons avec les effectifs des chemins de fer.

36. Comme dans la plupart des prestations de service, la part de la main-d'oeuvre représente un élément relativement important du coût des prestations de transport.

Mais les indications qu'il est possible de fournir à l'appui de cette constatation sont encore plus imprécises que dans le cas précédent. Elles ne peuvent résulter que d'une connaissance approfondie des prix de revient et des coûts économiques des opérations de transport, connaissance qu'on est loin de posséder à l'heure actuelle. On doit donc se contenter de quelques constatations partielles.

.../...

Dans une étude sur la situation économique de l'Europe en 1956, la Commission Economique pour l'Europe a cité le chiffre de 54 % comme moyenne de la part de la main-d'oeuvre dans les frais totaux d'exploitation des chemins de fer européens par unité de trafic en 1954. D'autre part, une enquête faite par le Bureau International du Travail indiquait que le coût de la main-d'oeuvre représentait pour les chemins de fer jusqu'à 70 % des dépenses totales d'exploitation. Ces diverses estimations sont toutefois établies sur des bases différentes, et leur appréciation est de ce fait assez difficile. Il semble, cependant, qu'à l'heure actuelle les pourcentages, variables d'ailleurs selon les réseaux, seraient en moyenne assez inférieurs.

Pour la navigation intérieure, les chiffres de 25 à 35 % ont été avancés, mais à une époque où la technique du poussage n'existait pas encore. Bien entendu, au fur et à mesure que le tonnage des bateaux utilisés augmente, le pourcentage diminue. Dans le transport routier ce pourcentage peut varier de 20 à 50 % suivant la capacité des véhicules employés.

Ces chiffres ne doivent être regardés que comme des ordres de grandeur. Ils tendent à montrer que la part de la main-d'oeuvre dans le coût d'exploitation des transports est relativement importante, mais cette part peut varier considérablement à l'intérieur d'un même mode de transport et les chiffres avancés font apparaître des différences sensibles selon les pays de la Communauté.

37. Le caractère itinérant de la fonction de transporteur se manifeste plus ou moins selon les modes de transport.

C'est surtout dans la navigation intérieure qu'il affecte non seulement le travailleur lui-même, mais également sa famille. Il se pose alors des problèmes très délicats, comme celui de la participation des bateliers à la vie sociale et culturelle et de la formation scolaire de leurs enfants.

De nombreuses dispositions ont été prises dans les Etats membres soit par voie législative, soit sur le plan professionnel, ou dans le cadre de conventions entre organisations patronales et syndicales, pour tenter de remédier aux inconvénients matériels que provoque cette caractéristique.

Cette question est en partie liée à celle de l'irrégularité des horaires de travail et surtout à celle de la durée du travail. Il est évident que, du fait des conditions mêmes de l'exploitation, ces questions se posent pour les transports dans des conditions entièrement différentes de celles qui existent dans la majorité des autres secteurs industriels et commerciaux. Les horaires de travail dépendent d'impératifs propres aux transports auxquels s'ajoutent souvent des éléments imprévisibles. De plus, le contrôle du respect des règles relatives à la durée du travail est souvent difficile.

Aussi les Etats ont-ils pris, dans ce domaine, de nombreuses mesures qui ont contribué à assainir la situation et à combattre les excès. Mais les réglementations ainsi instituées varient selon le mode de transport et selon le pays. Les syndicats des travailleurs des transports attachent une grande importance à ces questions et insistent fréquemment auprès des pouvoirs publics pour qu'interviennent des solutions satisfaisantes.

Le problème de la durée du travail est d'autre part lié à celui de la rémunération des heures supplémentaires qui est réglée de façon très différente selon les pays.

Il faut enfin signaler que la solution de ces divers problèmes est rendue plus difficile par l'existence dans les transports de nombreuses petites entreprises à caractère familial et artisanal pour lesquelles ils se posent dans d'autres conditions que pour des entreprises plus importantes.

.../...

38. Que ce soit à l'intérieur d'un même mode de transport, entre les modes de transport, ou d'un pays à l'autre, on constate des différences sensibles dans les rémunérations, les régimes de sécurité sociale et les autres conditions de vie.

Le problème de la rémunération doit être examiné en tenant compte du fait que le revenu nominal de la main-d'oeuvre se compose à la fois du salaire proprement dit et d'un revenu indirect payé sous forme de suppléments et d'avantages sociaux. Ces deux éléments sont fonction des conditions qui existent dans les divers pays, ce qui entraîne des différences dans les niveaux respectifs des revenus nominaux. Les comparaisons doivent donc s'effectuer normalement en tenant compte de ces conditions et en replaçant les revenus nominaux dans leur contexte social d'ensemble.

Compte tenu de cette observation, on constate d'appréciables différences entre les régimes et les niveaux des rémunérations. D'une façon générale les pouvoirs publics interviennent assez modérément dans ce domaine et laissent aux organisations patronales et syndicales le soin de régler ces questions par voie contractuelle.

La situation se présente d'ailleurs de façon très différente selon les modes de transport. Dans tous les pays de la Communauté le personnel des chemins de fer est doté d'un statut bien défini. Dans quelques pays ces statuts assimilent même une partie plus ou moins grande de ce personnel aux fonctionnaires d'Etat. De ce fait, le personnel des entreprises ferroviaires est soumis à un régime spécial et généralement plus avantageux, notamment en matière de sécurité sociale et de retraite, que le régime du personnel des deux autres modes de transport, lequel est souvent plus proche et parfois identique aux régimes généraux.

39. Le niveau de spécialisation que doit présenter le personnel de transport diffère selon les modes de transport.

.../...

Pour certaines catégories, la formation professionnelle est assurée avec beaucoup de soin dans tous les pays soit dans le cadre de l'instruction publique, soit plus généralement dans le cadre professionnel avec éventuellement le concours de l'Etat. Ici encore les réalisations varient selon les pays.

D'une façon générale, les entreprises ferroviaires ont pris elles-mêmes en charge la formation professionnelle de leur futur personnel et les résultats des efforts qu'elles ont accomplis à cet égard sont presque partout jugés satisfaisants.

Pour la navigation intérieure, il y a également des réalisations intéressantes. Dans le transport routier la situation est plus inégale.

Les problèmes d'emploi et de réadaptation que posent les progrès et l'évolution des techniques de transport n'ont pas encore revêtu de réelle ampleur et ont pu être jusqu'à présent résolus sans de trop grandes difficultés.

B) LES PROBLEMES SOCIAUX RESULTANT DU DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX ET LES ACCORDS INTERNATIONAUX DE CARACTERE SOCIAL INTERESSANT LES TRANSPORTS

40. Le développement des transports internationaux rend plus aigus certains des problèmes qui viennent d'être évoqués, et en soulève par ailleurs quelques autres. Au fur et à mesure que sera autorisée l'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux dans un Etat membre, des problèmes analogues se poseront pour ces transporteurs étrangers.

.../...

41. Il est évident que l'importance de problèmes tels que ceux posés par le caractère itinérant, l'irrégularité des horaires, la durée du travail, les différences de rémunération et de régime de sécurité sociale, ne fait que s'accroître quand les distances du transport augmentent et que les différences de régime qui existent à l'intérieur d'un même pays se compliquent de celles que l'on rencontre d'un pays à un autre.

Ces aspects nouveaux proviennent essentiellement du fait que l'accomplissement des prestations de transport s'accompagne le plus souvent du déplacement d'une partie de l'entreprise elle-même parfois en dehors du territoire national. Au point de vue social, ce déplacement suscite des difficultés d'une part du fait du champ d'application des lois et dispositions sociales, d'autre part du fait que l'entreprise de transport opère dans le pays d'accueil à des conditions qui sont dans une large mesure celles du pays d'origine.

42. Sans aborder l'examen de toutes les conséquences pouvant résulter de cet ensemble de circonstances, on peut donner les quelques exemples suivants :

En ce qui concerne la durée du travail, le transporteur international routier échappe pratiquement à toute réglementation.

Les réglementations relatives aux prestations en cas de maladie ou d'accident du travail peuvent se superposer ou au contraire ne pas couvrir certains cas particuliers.

Les montants et les modalités de rémunération et autres indemnités demeurent ceux du pays d'origine et peuvent se trouver parfois très éloignés de ceux du personnel de même catégorie dans le pays d'accueil.

.../...

43. Ces disparités contribuant à entraver le développement du transport international. Les organisations professionnelles intéressées l'ont à plusieurs reprises fait observer et depuis quelques années les gouvernements s'efforcent de rechercher des accords internationaux pour régler les problèmes les plus graves.

Mais jusqu'à présent les accords en vigueur sont encore relativement peu nombreux.

Le Bureau International du Travail a accompli dans ce domaine une tâche considérable. Il a établi des recommandations concernant notamment la durée du travail, le repos des conducteurs, la réglementation du travail de nuit, etc. dont les Etats ont tenu compte à des degrés divers.

Une convention n° 67 concernant la durée du travail et le repos dans les transports par route avait été établie en 1939, mais elle n'a été ratifiée que par deux pays non européens.

44. Dans le domaine de la sécurité sociale certains résultats positifs ont déjà été obtenus.

A côté des accords bilatéraux assez nombreux qui existent déjà, est intervenu un accord sur la sécurité sociale des bateliers rhénans, signé le 27 juillet 1950 par la Belgique, la France, les Pays-Bas, l'Allemagne et la Suisse, entré en vigueur le 14 juin 1953 et révisé le 13 février 1961.

A Genève a été signée, le 9 juillet 1956, une convention européenne concernant la sécurité sociale des travailleurs des transports internationaux. Cette convention n'est pas encore entrée en vigueur. Parmi les pays signataires se trouvent les six Etats membres de la Communauté.

.../...

Il faut également citer les règlements n°s 3 et 4 du Conseil de la C.E.E. concernant la sécurité sociale des travailleurs migrants, dont les dispositions sont applicables tant aux travailleurs des transports qu'aux travailleurs des autres catégories professionnelles, pour autant qu'il n'existe pas de régime spécial (comme c'est le cas, par exemple, pour les bateliers rhénans).

Dans le domaine des conditions de travail, il faut citer l'accord concernant les conditions de travail des bateliers rhénans, signé le 27 juillet 1950, révisé en mai 1954 et entré en vigueur le 1er décembre 1959.

La Commission Economique pour l'Europe, de son côté, a établi en annexe à l'Accord général portant réglementation économique des transports routiers internationaux, signé à Genève le 17 mars 1954, une réglementation détaillée relative à la durée et aux conditions de travail pour cette catégorie de transport. Mais cet accord n'est pas entré en vigueur.

.../...

CHAPITRE III

LA SITUATION RELATIVE AUX POLITIQUES DE TRANSPORTS

A) LES POLITIQUES DE TRANSPORT DANS LES ETATS MEMBRES DE LA COMMUNAUTE

45. Les pouvoirs publics ont toujours porté aux transports et à leur bon fonctionnement une attention particulière. L'importance croissante du rôle joué par les transports dans la vie économique moderne a conduit les gouvernements à se soucier encore davantage de leur organisation. Ainsi d'une façon générale la tendance des Etats à intervenir dans le secteur des transports est allée en s'affirmant.

Mais les buts poursuivis et surtout les formes prises par cette intervention ont sensiblement varié dans le temps et présentent des caractéristiques très différentes selon les pays.

46. Le premier ordre de préoccupation des Etats résulte de la constatation que les transports interviennent à tous les stades de l'activité nationale et se présentent ainsi comme un facteur du développement de cette activité non seulement sous ses aspects économiques, mais également dans ses manifestations sociales, culturelles, militaires, etc...

Cette conception de la fonction des transports est à l'origine de deux principes qui ont influencé, à des degrés divers, la politique de certains pays : les principes de la "Gemeinwirtschaftlichkeit" (intérêt général) et du service public.

Bien que ces deux principes ne soient pas identiques, ils ont des traits communs, et dans la mesure où ils ont inspiré l'attitude des pouvoirs publics, ils ont abouti à imposer aux transports certaines obligations qui ne pèsent pas sur la plupart

des autres secteurs industriels et commerciaux. Dans cette perspective les Etats ont pu avoir tendance à utiliser les transports comme un instrument de leur politique économique générale et même à poursuivre, par le moyen des transports, des buts extra-économiques.

47. L'apparition des chemins de fer et la position monopolistique qu'ils ont rapidement occupée ont provoqué de la part des pouvoirs publics une préoccupation d'un autre ordre, celle d'éviter le risque d'une exploitation abusive de cette position de monopole et de réglementer les rapports entre transporteurs et usagers.

De ces deux ordres de préoccupation a résulté l'imposition des obligations d'exploiter, de transporter et de respecter des tarifs. Ces obligations fondamentales se trouvent complétées et précisées par des sujétions telles que celles de l'obligation de publier des tarifs, l'égalité de traitement de tous les usagers, la péréquation géographique, etc.

Ces obligations ne sont susceptibles d'être imposées qu'aux transporteurs assurant des services de lignes régulières. Imposées au départ aux seuls chemins de fer, elles ont été étendues, au cours des années, aux autres modes de transport assurant de tels services.

48. L'orientation donnée par les Etats aux investissements dans l'infrastructure a permis de maintenir dans certaines limites la concurrence entre la voie navigable et le chemin de fer. A partir du moment où l'automobile a provoqué un nouvel et puissant essor du transport routier, les pouvoirs publics ont dû affronter un troisième ordre de préoccupation, celui de régler et d'aménager la concurrence entre modes de transport. L'extension rapide du transport routier a eu comme conséquence non seulement une concurrence parfois acharnée entre le rail et la route, mais encore, par contre-coup, une accentuation de la concurrence entre le rail et la voie d'eau.

Les effets désastreux de la crise économique qui s'est produite entre les deux guerres, ont touché profondément l'économie des transports en raison des particularités qu'elle présente. Pour cette raison les gouvernements des six pays de la Communauté ont été amenés à prendre des mesures en vue de protéger leur économie des transports. A cette époque, il n'a pas encore été envisagé sérieusement de décharger les réseaux ferroviaires de leurs obligations de service public ni d'ailleurs d'étendre ces obligations aux autres modes de transport sauf, comme on l'a déjà indiqué, aux transports publics routiers de voyageurs sur des lignes concédées ou régulières. On s'est le plus souvent contenté de limiter plus ou moins strictement le développement du transport routier et, dans quelques pays, celui de la navigation intérieure.

Mais les autorités nationales responsables des transports ont compris qu'une telle préoccupation de limitation de la concurrence était insuffisante et que l'objectif à atteindre était celui d'instaurer un équilibre entre les différents modes de transport en sorte que chaque transport fût assuré par le moyen de transport le plus apte à l'effectuer.

Ainsi se sont dégagées les notions de coordination et d'harmonisation des transports, ces deux notions n'ayant été que récemment différenciées. La distinction entre ces deux notions a notamment été préconisée par le rapport de la Commission des transports de l'Assemblée Commune de la C.E.C.A. présenté en 1957 par M. KAPTEYN. On est aujourd'hui à peu près d'accord pour considérer que la coordination concerne les relations entre les différents modes de transport et que l'harmonisation vise plutôt un même mode de transport dans l'ensemble des pays.

Si les pouvoirs publics sont maintenant tous conscients de la nécessité de réaliser la coordination, voire même l'harmonisation des modes de transport, cela ne signifie pas pour autant que les textes législatifs et administratifs qui s'appliquent aux trans-

.../...

ports dans les six pays de la Communauté, s'inspirent déjà de façon générale et systématique de ces deux notions. Il en est peu dans lesquels les termes mêmes de coordination et d'harmonisation apparaissent.

49. Ces différents ordres de préoccupation qui sont en évolution constante influencent à des degrés divers les politiques nationales des Etats membres en matière de transport, quelquefois même alors que les causes ou les situations qui leur ont donné naissance ont disparu ou ne subsistent plus que partiellement.

A l'heure actuelle les politiques de transport recouvrent donc un ensemble de préoccupations parmi lesquelles le souci de parvenir à une saine coordination est peut-être majeur, mais généralement pas unique.

50. Les politiques nationales des transports poursuivent leurs objectifs par des moyens souvent très différents.

Les divergences que l'on constate sont dues notamment aux facteurs géographiques, à l'évolution historique, aux structures économiques et sociales ainsi qu'aux conceptions politiques. En outre, des évolutions se sont produites à l'intérieur d'un même pays.

Les mesures qui constituent les politiques nationales de transport apparaissent souvent comme un dosage de moyens divers assurant un équilibre entre des préoccupations différentes et tenant compte des caractéristiques et des besoins de transport effectifs des pays. Pour différents que soient les principes et les solutions appliqués, les politiques de transport des Etats membres constituent chacune dans son ensemble un tout cohérent, même si une idée générale unique n'a pas toujours présidé à leur élaboration.

Cette constatation ne devra pas être perdue de vue lors de l'élaboration et de la mise en oeuvre de la politique commune des transports prévue par le Traité de Rome.

.../...

51. Pour disposer d'un aperçu sur le contenu des politiques de transport des Etats membres et mesurer les différences qui les distinguent les unes des autres, il convient maintenant de donner quelques indications sur les orientations et les mesures principales qu'elles comportent. Il ne s'agit pas ici de dresser un tableau même schématique de ces différentes politiques, mais seulement d'en souligner les traits les plus caractéristiques afin d'avoir une idée d'ensemble sur la situation actuelle. Il est d'ailleurs souvent difficile de tracer les limites entre ces divers aspects.

Dans le cadre de la politique des transports, les interventions des pouvoirs publics peuvent être envisagées sous les aspects suivants :

- action directe sur l'offre de transport
- action directe sur les prix et conditions de transport
- mesures fiscales et interventions financières
- action sur les investissements
- mesures de caractère technique
- encouragement aux conventions conclues entre catégories intéressées.

D'autre part, les pouvoirs publics ont pris des mesures concernant les transports internationaux et à l'égard des transporteurs étrangers, mesures qui seront examinées dans une rubrique spéciale.

- Action directe sur l'offre de transport

52. Contrairement à ce qui se passe pour la plupart des autres activités, l'exercice de la profession de transporteur est très souvent subordonné à des concessions ou à la délivrance d'autorisations administratives sous des formes diverses.

.../...

53. Les chemins de fer font partout l'objet de concessions. Au moment où ces concessions ont été accordées, les questions de concurrence n'ont en général joué qu'un rôle secondaire. Le principal souci a consisté à éviter les tracés de voies parallèles. Les luttes concurrentielles qui ont pu cependant se produire dans quelques cas entre réseaux ferroviaires à l'intérieur d'un même pays ont presque disparu depuis que la plupart des lignes ont été réunies dans un réseau national, étroitement dépendant de l'Etat.

Les réseaux ferroviaires qui sont encore exploités par des compagnies privées sont eux aussi soumis à un régime de concessions.

Dans le cadre de leurs concessions, les chemins de fer ont une certaine liberté d'établir leur programme d'exploitation, qui trouve toutefois des limitations en raison surtout de l'état de dépendance dans lequel ils peuvent se trouver à l'égard des pouvoirs publics en ce qui concerne leurs investissements et du fait des obligations qui leur sont imposées.

54. Dans les transports routiers le régime est généralement très différent pour les transports routiers de voyageurs et pour les transports de marchandises.

Les lignes régulières de transport routier de voyageurs font de la part des pouvoirs publics l'objet de concessions à une entreprise déterminée. La décision des pouvoirs publics est prise en fonction des intérêts de la collectivité, c'est-à-dire de telle sorte que les services répondent aux besoins du public.

Pour les transports occasionnels, on se limite le plus souvent à une simple autorisation délivrée sans qu'il soit procédé à un examen aussi circonstancié des besoins et on exige seulement la preuve de l'honorabilité personnelle, de la qualification et de la capacité de l'entreprise.

55. Si le transport routier professionnel de marchandises est réglementé plus ou moins strictement dans tous les pays, il est assez difficile de donner une vue d'ensemble de ces réglementations, car elles diffèrent considérablement d'un pays à un autre et ont même varié sensiblement à l'intérieur d'un même pays.

Toutes ces réglementations prévoient plusieurs catégories de transport routier professionnel de marchandises. Aux Pays-Bas la distinction est faite entre les transports réguliers et les transports irréguliers. D'autres réglementations nationales prévoient différentes zones de circulation, par exemple une zone de camionnage, une zone de courte distance et une zone de longue distance. Mais l'étendue de ces zones varie beaucoup d'un pays à un autre. Ainsi, en Allemagne, la zone de petite distance se limite à un rayon de 50 km autour du siège d'exploitation de l'entreprise, alors qu'en France les autorisations pour la zone courte comportent un rayon de 100 à 150 km autour du centre d'exploitation. La zone longue ou de grande distance peut couvrir tout le territoire national ou être limitée à certaines relations déterminées.

De même, les conditions de délivrance des autorisations varient. Elles sont plus souples pour les courtes que pour les longues distances. De plus, dans certains pays, les autorisations sont délivrées presque automatiquement, alors qu'elles le sont beaucoup plus difficilement dans d'autres.

Ces régimes d'autorisations constituent souvent de véritables contingentements. Ici encore les formes de contingentements varient. Inexistants ou fortement assouplis en courte distance, ils demeurent plus ou moins stricts en grande distance. Le contingentement peut porter sur le nombre de véhicules ou la capacité de charge par entreprise. A l'exception du Luxembourg, où n'existe aucune limitation, on trouve des systèmes divers de contingentement, ayant pour

effet de bloquer le développement des transports routiers à grande distance au niveau du tonnage existant à la date à laquelle a été imposé le contingentement, ou, au contraire, permettant une certaine adaptation à l'évolution des besoins. La tendance à un certain desserrement du contingentement en longue distance se manifeste dans plusieurs pays.

Il y a lieu de rappeler enfin que, en dehors de la possibilité de passer des accords de collaboration avec des entreprises privées de transport routier, dont il est question par ailleurs, la faculté est reconnue à des degrés divers aux chemins de fer d'effectuer des transports routiers.

56. Le transport routier pour compte propre n'est généralement pas touché par ces réglementations. Sous réserve d'être utilisés dans les conditions prévues dans chaque pays pour cette catégorie de transport, des véhicules effectuant exclusivement des transports pour compte propre peuvent être mis en service et circuler librement sans autorisation ni contingentement. Cependant, aux Pays-Bas, la mise en service d'un véhicule routier destiné au transport pour compte propre nécessite une autorisation administrative qui n'est délivrée qu'après un examen effectué en commun entre l'entreprise qui veut mettre ce véhicule en service et les représentants des organisations professionnelles de transports routiers, pour déterminer si ces besoins ne peuvent être satisfaits à des conditions avantageuses par des transporteurs professionnels.

57. Dans la navigation intérieure, on constate des interventions moins étendues en vue de réglementer l'admission au marché. En France seulement a été instauré un contingentement de la capacité; un bâtiment nouveau ne peut être mis en service qu'après "déchirago" d'un tonnage égal ou, s'il s'agit d'un automoteur, d'un tonnage double; cette réglementation ne s'applique pas à la flotte rhénane.

.../...

En revanche tous les pays dont le trafic par voie d'eau est important, ont adopté des mesures destinées à réglementer la concurrence en trafic intérieur. Ces réglementations qui, par le système d'un "tour de rôle" ou par des procédés qui tendent aux mêmes résultats, assurent une répartition des frets entre les transporteurs par eau, ont été arrêtées à l'époque où l'offre excédentaire de tonnage avait provoqué des phénomènes de concurrence ruineuse. Dans certains pays une tendance vers un assouplissement se fait jour en ce domaine.

- Action directe sur les prix et conditions de transport

58. Comme on vient de le voir, l'action des pouvoirs publics sur l'offre de transport se porte à l'heure actuelle principalement sur les transports routiers. Leur action dans le domaine des tarifs et conditions de transport a en premier lieu concerné les chemins de fer et s'est ensuite étendue partiellement aux autres modes de transport et de façon diverse selon les pays.

En effet les réglementations tarifaires ont d'abord répondu au souci de protéger les usagers contre les dangers que pouvait présenter pour ceux-ci la position monopolistique des chemins de fer. Elles ont en même temps constitué l'un des moyens par lesquels les Etats ont utilisé les transports comme instrument de leur politique économique. Ce n'est qu'ultérieurement que la tarification est apparue comme pouvant contribuer également à l'instauration d'une coordination entre modes de transport.

59. Dans tous les pays de la Communauté les chemins de fer sont soumis à une réglementation tarifaire, comportant essentiellement une tarification obligatoire et la publicité des tarifs.

Bien que présentant des différences de structure, les régimes tarifaires de la plupart des réseaux ferroviaires des six pays ont certaines caractéristiques communes. Dans une

large mesure, ils sont déterminés par des considérations d'intérêt général, appliquent un système ad valorem et respectent les principes de la publicité, de l'égalité de traitement de tous les usagers, de la péréquation géographique et, dans certaines limites, de la dégressivité.

Toutefois, dans certains pays, ces obligations ont déjà fait l'objet, à des degrés divers, d'assouplissements dans le secteur des marchandises.

C'est surtout le cas aux Pays-Bas où les transports de marchandises sont soumis à des tarifs maximum publiés qui doivent être homologués par le ministre compétent. Mais une partie importante des transports de marchandises - plus de 80 % du trafic total - est effectuée sur la base d'accords particuliers non publiés qui permettent de fixer les prix en fonction de la concurrence et de la situation du marché.

Des contrats non publiés peuvent également être passés par les chemins de fer italiens, en règle générale après approbation du ministre des transports.

Une réforme profonde de la tarification ferroviaire a été amorcée en France au lendemain de la guerre. C'est ainsi qu'ont été atténuées entre autres la péréquation géographique et l'obligation de la publication. Parmi les éléments nouveaux introduits, on peut relever le fait que l'on tient d'avantage compte des prix de revient, la différenciation des tarifs en fonction de la situation et de l'importance des gares terminales, l'assouplissement de la procédure de mise en vigueur de certains prix compris à l'intérieur d'une fourchette homologuée et la possibilité de conclure des accords particuliers non publiés soumis toutefois à l'approbation préalable de l'autorité de tutelle.

.../...

60. . Pour les transports routiers professionnels, il faut à nouveau faire une distinction entre les transports de voyageurs et les transports de marchandises.

Les services réguliers de transports publics routiers de voyageurs sont presque toujours assujettis à des régimes de tarifs obligatoires et publiés, imposés ou approuvés par les autorités de tutelle. Au contraire, les services occasionnels sont généralement libres au point de vue tarifaire.

La situation des transports routiers de marchandises est très différente. En Belgique, en France, en Italie et au Luxembourg, ils ne sont pas soumis actuellement à une tarification obligatoire.

Mais en France, une tarification obligatoire, dont le principe est d'ailleurs prévu dans les textes de coordination, entrera en vigueur le 1.7.1961 pour les transports en zone longue. En Belgique, une loi récente a également prévu la possibilité d'une tarification pour les transports routiers de marchandises.

Aux Pays-Bas, les transports routiers nationaux doivent respecter un tarif maximum fixé par le ministre compétent. Pour les transports internationaux, il existe des tarifs à fourchettes comportant un éventail relativement large, à l'intérieur duquel les transporteurs fixent les prix.

La République Fédérale pratique pour le trafic routier des réglementations de prix différentes selon que les transports s'effectuent à longue ou à courte distance. Le trafic à longue distance comporte des tarifs fixes qui, en règle générale, correspondent aux tarifs des chemins de fer. Toutefois, cette règle reçoit déjà certaines exceptions; ainsi constate-t-on que sur environ 190 tarifs exceptionnels ferroviaires, seuls 75 tarifs ont été rendus applicables au trafic routier. En outre, la classe de 20 tonnes n'est pas applicable aux transports routiers; ceux-ci bénéficient par contre d'un régime spécial pour la classe de 5 tonnes. Aux transports à courte distance sont appliqués des tarifs comportant des prix pilotes

avec des marges de 10 % en plus et 30 % en moins et jusqu'à 40 % en moins pour des contrats à long terme homologués par les autorités compétentes.

61. Les transports par voie navigable font également l'objet de réglementations tarifaires applicables au trafic intérieur qui présentent entre elles plusieurs traits communs.

En Allemagne existent des tarifs fixes établis par des commissions de fret composées paritairement de représentants des chargeurs et des transporteurs, et approuvés par le ministre fédéral des transports. Etant donné que les frets internationaux sur le Rhin se forment librement, certaines difficultés peuvent surgir du fait de l'existence simultanée de frets fixes en trafic intérieur.

Aux Pays-Bas les transports réguliers nationaux sont soumis à un tarif maximum fixe par le ministre compétent sur avis d'une commission consultative. Quant aux transports nationaux à la demande, ils doivent en général respecter des tarifs à fourchettes comportant un éventail large, à l'intérieur duquel une commission arrête périodiquement des tarifs fixes.

En France, tous les transports par voie de navigation intérieure effectués en vertu d'une convention d'affrètement au voyage, à l'exception des transports à l'exportation et à l'importation, doivent obligatoirement être traités à des taux de fret fixés par voie d'autorité. Pour donner plus de souplesse aux barèmes officiels, établis et révisés périodiquement par l'Office National de la Navigation, une commission centrale et des commissions régionales des frets et d'exploitation peuvent faire varier respectivement les taux de frets fixés par arrêté, la commission centrale de 20% et les commissions régionales de 10% en plus et en moins. Les prix au tonnage ou à temps sont surveillés par les commissions régionales qui accordent les autorisations. De même, les prix de transport des liquides en vrac sont soumis à des limites fixées par l'Administration. Les frets du Rhin sont libres compte tenu des accords conclus par les armements entre eux.

En Belgique, les commissions régionales peuvent également, dans certaines conditions, pour certaines prestations sur différentes relations, fixer les frets avec une marge de 25 % au-dessous et au-dessus du tarif de base arrêté par l'Etat. Les affrètements effectués au départ du port d'Anvers vers l'intérieur du pays sont conclus sur la base d'un tarif minimum.

- Mesures fiscales et interventions financières

62. La politique fiscale des Etats est incontestablement un instrument qui peut être utilisé en vue d'influencer l'offre et la demande dans le domaine des transports.

Cette question a fait l'objet de nombreuses discussions d'où sont issues les propositions les plus variées sur les moyens et les méthodes à mettre en oeuvre en vue d'éviter que la concurrence soit faussée par des mesures fiscales.

A cette occasion le problème de l'affectation des recettes fiscales prélevées sur les transports a également été abordé; une telle affectation est en opposition avec le principe de l'universalité du budget qui est généralement admis dans les six Etats membres.

Il est apparu notamment qu'il serait équitable que les Etats recouvrent, auprès des différents moyens de transport, pour la part qui pourrait leur incomber, par le moyen de taxes fiscales appropriées, le montant des dépenses qu'ils effectuent pour assurer la construction et l'entretien des voies de communication ainsi que la circulation. Quelques mesures ont déjà été prises dans ce sens, mais les difficultés que présentent la détermination et l'imputation des frais d'infrastructure se sont opposées jusqu'à présent à l'adoption de solutions satisfaisantes.

.../...

63. D'autre part, certains Etats ont paru marquer leur intention d'utiliser la fiscalité comme un instrument pour la coordination des transports. A cet égard on peut citer le régime fiscal spécifique inauguré ces dernières années en France pour le transport de marchandises et le régime fiscal appliqué en Allemagne aux transports routiers pour compte propre à longue distance.

De divers côtés l'opinion a été émise qu'il était souhaitable que les Etats respectent le principe de la "neutralité fiscale" entre les différents modes de transport.

Malgré les quelques dispositions spécifiques prises en matière fiscale à l'égard des transports, on doit constater qu'à l'heure actuelle la fiscalité des transports demeure, dans les pays de la Communauté, étroitement liée aux exigences de la fiscalité générale.

64. Dans la mesure où certains modes et entreprises de transport se trouvent dépendre étroitement des pouvoirs publics qui leur imposent parfois des obligations qui ne coïncident pas forcément avec leurs intérêts économiques, ces pouvoirs publics sont amenés à accorder des compensations, voire des subventions, pour permettre aux entreprises de réaliser leur équilibre financier.

Ces compensations et subventions constituent également des occasions d'intervention des pouvoirs publics dans le fonctionnement et l'équilibre des systèmes de transport. Des considérations analogues à celles faites à propos de la fiscalité peuvent être développées en ce qui concerne ces interventions financières.

.../...

- Action sur les investissements

65. Les infrastructures dépendent presque entièrement des États et des autres collectivités publiques. L'importance d'une saine politique d'investissements dans les infrastructures pour un développement harmonieux des transports n'est contestée nulle part. Les États, dans le cadre de leur politique d'investissement, s'efforcent d'éviter les investissements inutiles et de réaliser un système de voies de communication apte à satisfaire les besoins de l'économie, compte tenu du développement économique à long terme.

Toutefois, il apparaît que le plus souvent, en matière d'infrastructure, les aspects strictement "transports" ne sont pas isolés des autres considérations qui guident les décisions des pouvoirs publics. La politique d'investissements des États ne semble donc pas être toujours un élément de leur politique de transport.

Un très grand effort a été fourni, dans tous les États membres, pour remettre en état le plus rapidement possible les voies de communication affectées par les destructions de la dernière guerre. On en a profité pour améliorer et moderniser dans son ensemble le système de voies de communication. Dans cette action, une certaine priorité a souvent été donnée au réseau ferroviaire.

66. La politique d'investissement dans les infrastructures de transport est souvent handicapée par l'insuffisance des capitaux. Dans tous les États membres, des plans détaillés d'investissements à long terme ont été établis, dont la réalisation n'a pu être entamée que partiellement, en raison de l'insuffisance des crédits disponibles.

.../...

Aussi a-t-il été recherché, surtout pour la construction des routes, des systèmes de financement garantissant une indépendance plus grande à l'égard des budgets annuels et un accès plus aisé au marché des capitaux.

67. D'une façon générale, les Etats se sont abstenus d'intervenir directement dans les investissements de matériel et de parcs de moyens de transport, qui demeurent du ressort des entreprises. Les Etats se sont contentés d'avoir parfois une action souple et indirecte pour encourager l'action des entreprises, dans un sens qui leur paraissait économiquement opportun. Toutefois, pour les chemins de fer, étant donné les liens étroits qui existent généralement entre eux et les Etats, ceux-ci ont pu avoir une certaine influence sur les décisions des réseaux ferroviaires. Mais on ne saurait parler d'une coordination entre les investissements d'infrastructure et de matériel.

Il convient toutefois, en ce qui concerne la France, de tenir compte du rôle joué par le Commissariat général au Plan dans l'orientation des investissements.

68. Il faut également noter que, depuis quelques années, les Etats se sont préoccupés d'instaurer une politique d'investissement dépassant le cadre des territoires nationaux et tenant compte des besoins d'un espace économique européen élargi. On doit mentionner à cet égard les travaux de la Commission Economique pour l'Europe et de la Conférence Européenne des Ministres des Transports.

Un exemple intéressant de coopération internationale dans ce domaine est fourni par la Société de Financement du Matériel des Chemins de fer (EUROFIMA).

- Mesures de caractère technique

69. Les pouvoirs publics sont également intervenus dans le domaine des transports par des mesures de caractère purement technique. D'une manière générale, de telles dispositions sont inspirées principalement par des considérations de régularité et de sécurité des transports, tant au profit des usagers que du personnel d'explo-

tation. Elles ont toutefois sur la compétitivité des divers modes et catégories de transport une influence incontestable.

Parmi ces mesures de caractère technique, il en est qui concernent les véhicules et fixent les conditions auxquelles ceux-ci doivent répondre pour être admis à effectuer des transports; telles sont les dispositions relatives aux poids et dimensions, à l'agrément et au contrôle technique des véhicules routiers; telles sont encore les règles concernant le gréement et les règlements de visite des bateaux.

D'autres interventions de cette nature, qui présentent également une très grande importance, visent plus particulièrement à établir des règles de circulation pour chaque mode de transport. De telles dispositions se retrouvent notamment dans les codes de la route et dans les règles de navigation.

En ce qui concerne les chemins de fer, il existe également des lois et des réglementations, qui fixent les conditions techniques et administratives auxquelles doit répondre l'exploitation.

- Encouragement aux conventions conclues entre les catégories intéressées

70. Dans plusieurs pays, on a tenté - parfois à l'initiative de l'Etat - de réaliser, grâce à des accords volontaires entre modes de transport, certains partages de trafic fondés sur les avantages respectifs des moyens de transport en présence. Ces tentatives ont rarement eu des effets déterminants dans les secteurs où la concurrence était la plus aigüe. En revanche, lorsque les antagonismes étaient moins prononcés, on a pu enregistrer certains résultats. C'est le cas, par exemple, des accords conclus un peu partout entre les administrations de chemins de fer et les transporteurs professionnels exploitant des lignes de transport routier de voyageurs. Dans le trafic de marchandises, on trouve également des exemples de collaboration entre la route et le rail, notamment pour les expéditions de détail.

71. Il convient de rappeler ici les efforts positifs accomplis depuis quelques années pour instaurer des systèmes de coordination technique tels que l'échange de palettes et de containers entre les divers modes de transport.

Un autre exemple est celui des transports dits "mixtes", parmi lesquels il faut citer ceux assurés par les remorques "rail-route" et les wagons "porte-camions" et "porte-remorques".

72. Des accords visant à régulariser la concurrence ont également été conclus à l'intérieur d'un même mode de transport. Les pools et conventions de la navigation fluviale internationale en sont des exemples.

Des conventions analogues existent également entre réseaux de chemins de fer ainsi qu'entre certains d'entre eux et la navigation intérieure. On peut ainsi mentionner l'accord de partage de trafic entre la navigation rhénane et plusieurs réseaux de chemins de fer (AVER).

Il convient enfin de mentionner qu'il existe parfois entre certaines associations de commissaires de transport et des organisations professionnelles de transporteurs, des accords en vue de promouvoir une meilleure répartition des tâches, surtout en ce qui concerne les transports internationaux.

- Politique des Etats membres en matière de transport international et à l'égard des transporteurs étrangers

73. Depuis longtemps les Etats encouragent le développement des transports internationaux par chemins de fer. Il en est résulté entre les administrations ferroviaires une étroite collaboration, qui a permis la conclusion de nombreux accords et conventions, dont le cadre déborde en général celui des six pays de la Communauté.

.../...

Parmi ces conventions on peut citer :

- la Convention Internationale concernant le transport de marchandises par chemins de fer (C.I.M.) ;
- la Convention Internationale concernant le transport de voyageurs par chemins de fer (C.I.V.) ;
- la Convention et le Statut sur le régime international des voies ferrées de Genève ;
- l'Unité Technique des Chemins de Fer (UT) ;
- le Règlement pour l'emploi réciproque des Wagons en Trafic International (RIV) ;
- la Conférence Européenne des horaires des trains de marchandises (Conférence du LIM) ;
- la Convention pour l'Utilisation, en commun de Wagons à Marchandises (Convention EUROP) ;
- la création de la Société Ferroviaire Internationale de Transports Frigorifiques (INTERFRIGO).

Indépendamment de ces accords et conventions, il faut noter que la collaboration entre les administrations ferroviaires a abouti à des réalisations techniques et commerciales de grand intérêt, comme par exemple les trains "Trans-Europ-Express".

74. Le trafic sur les voies navigables européennes est soumis à une série de réglementations internationales, visant à garantir, dans la mesure du possible, la liberté de la navigation. Toutefois, contrairement à ce qui se passe pour le trafic ferroviaire, il n'existe pas, pour la navigation intérieure, de régime juridique international uniforme, applicable à l'ensemble des voies d'eau européennes.

La liberté de la navigation sur les fleuves dont le cours sépare ou traverse les territoires de plusieurs Etats a été consacrée par les Actes du Congrès de Vienne de 1815. Les conventions suivantes ont été établies sur la base de ce principe.

.../...

La Convention révisée pour la navigation du Rhin de 1868 (Acte de Mannheim) constitue le statut fluvial régissant le trafic sur le Rhin et garantissant la liberté de navigation sur ce fleuve.

La Convention franco-germano-luxembourgeoise du 27 octobre 1956 au sujet de la canalisation de la Moselle prévoit la liberté de navigation en trafic international aux bâtiments de toutes les nations. De même, la Convention du Danube de 1921 se base sur les principes de la libre navigation énoncés dans les Actes du Congrès de Vienne. Cette convention a été amendée unilatéralement en 1948 par les Etats de l'Est.

Pour les autres fleuves dont l'internationalisation a été prévue dans l'acte de clôture du Congrès de Vienne, le principe de la liberté de navigation est également valable, même si des statuts spéciaux n'ont pas encore été convenus pour chacun d'eux.

Il n'y a pas d'intervention directe des Etats dans la formation des frets internationaux en navigation rhénane. En principe les prix de transport se forment librement suivant le jeu de l'offre et de la demande.

Le trafic international sur les voies d'eau intérieures pour lesquelles il n'existe pas de régime comparable au statut rhénan, est dans certains cas soumis à des restrictions.

En effet, quelques réglementations visent notamment à réserver une position privilégiée au pavillon national et à maintenir les fluctuations des frets dans des limites aussi étroites que possible.

75. Des trois modes de transport, le transport routier international est celui qui est le plus strictement réglementé.

Les efforts déployés en vue d'obtenir l'application de principes communs n'ont pas eu jusqu'à présent beaucoup de succès. Certains résultats ont cependant été atteints notamment dans les domaines des transports touristiques et du transit.

La coopération entre les Etats se traduit essentiellement par des accords bilatéraux qui peuvent d'ailleurs ne prendre que la forme de simples arrangements administratifs, parfois même verbaux. Dans certains cas l'octroi des autorisations a lieu par décisions unilatérales.

76. En examinant les traits essentiels de ces accords bilatéraux, on constate que les Etats se concèdent des contingents dans le cadre desquels des autorisations personnelles et non transmissibles sont attribuées par véhicule selon des procédures administratives variables. L'ensemble du régime présente, en général, un caractère restrictif.

Les contingents prévoient généralement des licences permanentes, mais limitées dans le temps, et des autorisations au voyage délivrées pour des transports déterminés quant à leur nature, à la relation et au délai d'exécution. Un régime moins restrictif est souvent consenti aux transports pour compte propre ainsi qu'à certains transports spéciaux qui n'affectent guère les problèmes de politique de coordination des transports. Souvent aussi des facilités sont accordées pour le trafic frontalier se déroulant à l'intérieur de zones limitées.

En règle générale, le droit d'émettre des autorisations, dans le cadre d'un accord bilatéral, pour tout transport à destination d'un pays, ou en transit par lui, est réservé aux autorités régionales ou, le cas échéant, aux autorités centrales, selon l'étendue de la zone d'activité autorisée.

77. Il reste à examiner les dispositions qui règlent actuellement dans les Etats membres le droit d'établissement des entreprises étrangères en matière de transport.

.../...

En ce qui concerne les chemins de fer, le problème ne se pose pratiquement pas, car il n'est guère question de créer de nouvelles entreprises ferroviaires.

En ce qui concerne les professions de transporteurs routiers et fluviaux, il existe par contre dans presque tous les Etats une série de prescriptions qui rendent plus difficile l'établissement de ressortissants d'autres Etats membres, ou même l'interdisent. D'autre part, il peut se présenter que les dispositions légales et administratives qui règlent l'admission à la profession, limitent les effets pratiques de la liberté d'établissement dans la mesure où celle-ci est admise en droit.

.../...

B) AVIS DES SECTEURS PROFESSIONNELS SUR LES QUESTIONS DE POLITIQUE
DES TRANSPORTS

78. A des titres divers les secteurs professionnels s'intéressent à la politique des transports et font connaître leurs positions par la voie de leurs organisations représentatives. Les catégories les plus directement intéressées sont celles des transporteurs, des entreprises qui exercent des activités auxiliaires aux transports, des usagers et des syndicats. Dans le cadre du présent mémorandum il ne peut être question d'exposer même de façon succincte les points de vue des organisations nationales représentatives de ces catégories. Mais il existe des groupements à l'échelon international de sorte qu'il est possible de s'en tenir à l'avis de ceux-ci pour connaître les points de vue des catégories intéressées.

Toutefois, il ne faut pas perdre de vue que les avis des organisations internationales constituent souvent un compromis entre les opinions nationales et s'en écartent parfois sensiblement.

- Les chemins de fer

79. En octobre 1957, en réponse à une demande du Comité des Suppléants de la Conférence Européenne des Ministres des transports, l'Union Internationale des Chemins de Fer (U.I.C.) a exposé, dans un rapport sur le problème de la situation financière des chemins de fer, son point de vue sur les mesures nécessaires dans le domaine des transports.

A la suite de la publication du rapport présenté par M. KAPTEYN au nom de la Commission des Transports de l'Assemblée Commune, les Administrations ferroviaires des six pays ont fait connaître leurs points de vue sur la coordination des transports dans la Communauté Economique Européenne, dans une étude qui apporte d'utiles précisions sur quelques-uns des points évoqués dans le rapport de M. KAPTEYN.

80. L'U.I.C. attribue principalement la situation souvent difficile des chemins de fer au fait que, malgré la disparition de leur monopole, subsiste encore un grand nombre de charges et d'obligations imposées par les Etats qui pour la plupart en étaient la contre-partie. Tel est le cas notamment de l'obligation d'exploiter qui est maintenue également pour certaines lignes non rentables, de l'obligation de transporter qui doit être respectée dans certaines limites au moment des trafics de pointe, de l'obligation d'accorder l'égalité de traitement aux usagers, ainsi que de tous les autres éléments inhérents aux tarifs obligatoires (autorisation des pouvoirs publics, publicité), auxquels ne sont généralement pas assujettis les autres modes de transport.

L'U.I.C. rappelle également l'obligation faite aux chemins de fer de supporter leurs charges d'infrastructure, ce qui n'est pas forcément le cas pour les autres modes de transport.

L'U.I.C. est d'avis que le choix des mesures à prendre doit être guidé par trois principes :

- en ce qui concerne le chemin de fer lui-même, une ferme volonté d'équilibre financier, d'abaissement du prix de revient, et d'augmentation de la productivité ;
- en ce qui concerne l'usager, le libre choix de ce dernier et un souci constant de ses besoins ;
- en ce qui concerne l'ensemble des transports, la réduction du coût économique des transports pour la collectivité et l'exercice d'une saine compétition entre les modes de transport.

81. Sur la base de ces principes, l'U.I.C. propose, en dehors des mesures de coordination technique :

- "- l'octroi aux chemins de fer de larges assouplissements, en les traitant comme une entreprise industrielle et commerciale dotée d'une grande indépendance, en les autorisant à adapter leurs consistances aux circonstances nouvelles, en les laissant utiliser eux-mêmes la technique automobile, en leur accordant une aisance tarifaire étendue ;
- "- l'égalisation, dans la mesure du possible, des "conditions de départ", notamment des charges et des obligations des chemins de fer et de celles des autres modes de transport, en portant une attention spéciale aux charges d'infrastructure, mais sans négliger les réalisations possibles concernant l'obligation d'exploiter et de transporter, la tarification, le régime de responsabilité, etc. ;
- "- en tant que de besoin, une coordination tarifaire entre les chemins de fer et les autres moyens de transport, tendant à ce que le choix de l'utilisateur se porte vers le mode de transport offrant le moindre coût variable ;
- "- les mesures destinées à réduire le problème de la coexistence des transports automobiles pour compte propre et des transports publics ;
- "- l'institution d'une étroite collaboration, dans le cadre européen, entre les chemins de fer et les transports aériens ;
- "- enfin, la réalisation d'une coordination effective des investissements s'appuyant notamment sur l'établissement de "comptes de transports" et comportant, sur le plan international, la création d'organismes spécialisés adéquats".

82. Au point de vue tarifaire, l'U.I.C. estime que les chemins de fer doivent jouir d'une liberté aussi grande que possible surtout pour le transport des marchandises.

Les chemins de fer sont donc partisans d'une certaine "coordination tarifaire" en raison de l'impossibilité d'une égalisation intégrale des charges et des obligations entre les modes de transport, notamment entre le rail et la route.

Tout en faisant observer qu'une telle sujétion n'est imposée à aucun autre secteur de l'économie, les chemins de fer sont d'accord pour que moyennant certaines précautions, les prix de revient soient pris en considération dans l'établissement des prix de transport.

En ce qui concerne la publicité, les chemins de fer demandent seulement que les obligations, quelles qu'elles soient, soient équivalentes pour tous les modes de transport.

- Le transport professionnel par route

83. En 1958, l'Union Internationale des Transports Routiers (I.R.U.) a défini la position du transport professionnel par route dans une brochure sur "La Politique générale des Transports et la Communauté économique européenne".

L'I.R.U. part du principe que l'industrie des transports doit être considérée comme une industrie indépendante et non comme une activité subordonnée aux autres secteurs économiques ou comme un outil de dirigisme économique utilisé par les pouvoirs publics.

./.

84. D'autre part, les entreprises doivent assurer par leurs seuls moyens l'équilibre de leurs recettes et de leurs dépenses. Cette obligation doit amener les différents modes de transport à se tourner progressivement vers les trafics pour lesquels ils sont les mieux placés. Il doit en résulter une meilleure répartition des trafics ainsi qu'une diminution du coût des transports.

L'I.R.U. attache beaucoup d'importance à la notion d'égalité de traitement. Cette notion doit être respectée tant entre l'industrie des transports et les autres activités économiques qu'entre les différents modes de transport. La liberté du choix de l'usager doit, d'autre part, être assurée.

85. L'I.R.U. estime que l'intervention de la puissance publique est inévitable dans les transports et qu'une certaine réglementation est indispensable.

Toutefois, cette réglementation doit être limitée au strict nécessaire. Elle doit instituer des règles propres à chaque mode de transport et promouvoir une répartition des trafics en fonction des prix de revient complets de chaque technique de transport. Elle doit porter sur l'accès à l'exercice de la profession, un contingentement assoupli, l'homologation et le contrôle des tarifs, l'harmonisation des prescriptions techniques et notamment de celles relatives aux poids et dimensions des véhicules.

L'I.R.U. estime que la coordination des investissements peut être dangereuse pour l'économie dans la mesure où elle risque de consister "essentiellement dans la cristallisation des situations" et que les administrations de chemins de fer ne doivent pas avoir accès à l'exploitation des services routiers.

86. Dans un rapport publié récemment, l'I.R.U. vient de préciser la position du transport professionnel de marchandises par route dans le domaine de la tarification routière. Ce rapport réaffirme le principe d'une réglementation tarifaire obligatoire pour chaque mode de transport ; les tarifs, formés sur la base des prix de revient, seraient élaborés et contrôlés par une organisation professionnelle, propre à chaque mode de transport. L'intervention des pouvoirs publics se limiterait à l'approbation des tarifs.

Ce système tarifaire devrait cependant comporter suffisamment de souplesse pour permettre l'adaptation des prix effectivement pratiqués aux variations des coûts des différentes prestations de transport.

L'I.R.U. affirme d'autre part que la mise en oeuvre de la tarification obligatoire implique sa publication préalable. Elle estime que cette publication est un facteur essentiel pour le bon fonctionnement du marché des transports, étant donné qu'elle facilite notamment le libre choix de l'usager, la normalisation de la concurrence et la suppression des discriminations fondées sur la nationalité.

- La navigation intérieure

87. L'Union Internationale de la Navigation Fluviale (U.I.N.F.) a émis en 1958 les suggestions suivantes pour une politique commune des transports dans le cadre de la C.E.E.

s/o

L'U.I.N.F. considère que le fonctionnement régulier des transports dans le marché commun postule l'égalité de traitement entre les usagers comme entre les transporteurs et la liberté de circulation. Elle estime que ces principes, qui sont à la base de l'internationalisation des fleuves, établie par les Actes de Vienne de 1815, devraient être étendus à toutes les voies navigables de l'Europe.

L'égalité de traitement est rendue malaisée par les aides et subventions dont, de l'avis de l'U.I.N.F., le Traité de Rome laisse la possibilité dans les transports alors qu'il les prohibe dans toutes les autres activités du marché commun. Les Etats devraient renoncer à la faculté d'utiliser les transports comme moyen de dispenser aux régions économiques et aux usagers des aides ou subventions. Toutefois, aussi longtemps que ces aides ou subventions seront accordées par l'intermédiaire des transports, il faut que tous les modes de transport soient traités sur un pied d'égalité.

88. En raison des difficultés que soulève l'application du principe d'égalité de traitement entre moyens de transport, difficultés qui résultent des différences fondamentales de structure entre chemins de fer et la batellerie, l'UINF propose l'établissement d'une institution centrale professionnelle chargée de veiller au bon fonctionnement et à la régularité du marché des transports.

89. Sur le plan de l'organisation professionnelle, il est conclu sur le Rhin des pools et conventions qui visent à l'exploitation estimée la meilleure. Pour favoriser cette organisation et parer aux crises qui frappent périodiquement la navigation, il importe d'assurer la cohésion de la batellerie, d'organiser un parc de réserve et d'orienter les investissements.

./.

Sur les voies d'eau autres que le Rhin, les transports nationaux par eau sont soumis à des régimes réglementaires différents dans chaque Etat de la Communauté économique européenne. Tous ces régimes ont cependant cette caractéristique commune d'assurer la répartition des cargaisons entre les bateliers et une certaine stabilité des frêts. Le Traité n'impose pas l'unification de ces régimes.

En ce qui concerne les transports internationaux sur ces voies d'eau, l'UINF se prononce en majorité en faveur d'un système d'affrètement dans des "bourses" organisées par la profession à des taux obligatoires pour tous les transporteurs et fixés par des commissions professionnelles. Les transports seraient équitablement répartis par la profession. Ces dispositions n'excluraient pas la possibilité de recourir aux tours de rôle, pools, contrats à long terme ou autres procédés.

Les réserves de cabotage doivent être progressivement supprimées. Les transports pour compte propre doivent être libres à condition qu'ils ne compromettent pas l'équilibre des transports professionnels et qu'ils soient assujettis aux mêmes charges que ces derniers.

90. En ce qui concerne la publicité des prix et conditions de transport, un accord unanime n'a pu être réalisé au sein de l'UINF. La majorité s'est ralliée à une solution de compromis selon laquelle les frets internationaux resteraient à titre provisoire librement débattus, mais seraient enregistrés par des bourses de fret.

91. La nécessité de rechercher une organisation particulière sur le plan rhénan pour la sauvegarde des intérêts de la batellerie, a conduit à la constitution du Consortium pour la navigation rhénane. A la demande de cet organisme, qui mène son action en étroite collaboration avec l'U.I.N.F., la Commission Centrale du Rhin a convoqué en 1959, après celle de 1952, une deuxième Conférence économique

chargée d'étudier les causes d'une aggravation de la crise latente de la navigation rhénane et de rechercher les mesures propres à pallier cette crise. La Conférence a émis l'avis qu'une organisation professionnelle assurant la péréquation des activités du transport par eau résoudrait efficacement les problèmes pendants (cf. chapitre IV, point 118).

- Les usagers des transports

92. La Chambre de Commerce Internationale a exposé sa position dans un rapport sur la "Politique générale des transports en Europe" établi par sa Commission des usagers en 1958. Les idées reprises dans ce rapport concordent en général avec celles des organisations de l'industrie.

Malgré toutes les difficultés réelles et les divergences qui existent entre les politiques nationales, la C.C.I. estime qu'une politique commune des transports est possible et que celle-ci devra être progressivement adaptée au fur et à mesure que se développera l'intégration européenne.

Les principes sur lesquels doit être fondée cette politique commune sont, d'après la C.C.I., le libre choix de l'utilisateur, la liberté du transport pour compte propre et l'instauration d'un régime de saine concurrence.

Pour y parvenir il faut que les modes de transport soient mis sur un pied de compétition comparable et tenus d'assurer leur équilibre financier. Les obligations tarifaires doivent être assouplies autant que possible, étant entendu que les tarifs doivent se rapprocher des prix de revient.

Les obligations qui pèsent sur les modes de transport et notamment sur les chemins de fer doivent être allégées dans la mesure du possible. Si les Etats désirent aider un secteur économique, ils doivent le faire non pas par l'intermédiaire des transports, mais directement auprès du secteur en cause.

La C.C.I. déclare que la publication a priori des tarifs lui semble dangereuse.

93. La C.C.I. souligne également l'importance de la coordination des investissements. Elle reconnaît toute la complexité de la question et considère que doivent être établis des programmes à long terme tenant compte de tous les éléments qui ont une influence sur l'expansion économique.

94. La C.C.I. ne prend pas parti sur les moyens propres à assurer l'application de la politique commune. Toutefois, elle estime que la plus grande prudence s'impose vis-à-vis de la constitution en Europe d'une organisation semblable à l'Interstate Commerce Commission des Etats-Unis.

95. Récemment la C.C.I. a fait connaître les résultats d'une confrontation des vues des usagers et des transporteurs sur la coordination des transports.

Cette confrontation a fait ressortir l'opinion unanime que l'objectif de la coordination consiste à rechercher les éléments d'une politique tendant à l'utilisation du mode de transport le plus avantageux pour la collectivité, et la conviction que la concurrence entre modes de transport, placés sur un pied de compétition comparable, joue un rôle utile dans la réalisation de cet optimum. Il a été également reconnu que la concurrence dans les transports, lorsqu'elle s'exerce réellement, ne peut revêtir un caractère intégral ni absolu.

Les moyens d'assurer une saine concurrence sont : la liberté de choix de l'utilisateur, la gestion commerciale et l'équilibre financier des entreprises, ainsi que l'égalisation des conditions de concurrence.

Les réglementations qui entraînent des restrictions éventuelles à la concurrence doivent être aussi souples que possible.

Les avis des usagers et des transporteurs ne concordent cependant pas sur les moyens d'égaliser les conditions de concurrence. En particulier, les transporteurs estiment une réglementation tarifaire indispensable pour les trois modes de transport, alors que les usagers restent opposés à un régime de tarification obligatoire pour les transports routiers et fluviaux. Quant à l'obligation de publier les conditions et prix de transport, elle fait l'objet de profondes divergences de vues.

96. De son côté, la "Conférence Permanente des Chambres de Commerce de la Communauté économique européenne" créée au sein de la C.C.I. a défini son attitude dans une résolution adoptée en octobre 1958 dans laquelle elle se prononce en faveur des principes suivants de politique commune des transports :

- le libre choix de l'utilisateur doit être garanti, y compris le libre recours au transport pour compte propre ;
- il convient de donner autant de place que possible à la concurrence et de limiter les interventions aux cas où elles sont requises pour empêcher une concurrence ruineuse ;
- l'égalité de traitement entre les différents modes de transport doit être assurée ;
- la gestion des entreprises doit s'inspirer de considérations commerciales. Dans la formation des prix de transport, il faut tenir compte dans une large mesure des prix de revient. L'action des Etats en vue de poursuivre des objectifs de politique économique ou sociale à l'aide d'une politique des transports ne doit entraîner aucune charge pour les entreprises de transport ni fausser la concurrence ;
- les investissements d'infrastructure doivent être coordonnés et adaptés au développement des transports.

./.

Récemment, la Conférence Permanente a exprimé le grand intérêt qu'elle attache à l'initiative de la Commission relative à ses recommandations en vue du développement de l'infrastructure des transports. Dans cet ordre d'idées, elle estime souhaitable que l'étude des améliorations à apporter aux infrastructures d'intérêt communautaire soit poursuivie activement, et qu'une coordination satisfaisante dans le temps de ces programmes avec les programmes nationaux soit recherchée, en liaison éventuelle avec les pays tiers intéressés.

- Les syndicats

97. La Fédération Internationale des Travailleurs des Transports (I.T.F.) a pris officiellement position lors de son Congrès d'Amsterdam en 1958 dans un rapport intitulé "Problèmes de la politique des transports sur le plan national et international".

L'I.T.F. souligne les aspects publics de l'activité des transports qui justifient la nécessité d'un contrôle mais non la subordination de ce secteur aux intérêts d'autres branches de l'économie. Il faut assurer dans la mesure du possible la couverture des dépenses au moyen de recettes (principe de la rentabilité), sans que pour autant les conditions sociales soient inférieures à ce qu'elles sont dans les autres branches. De toute façon, le principe de la rentabilité ne semble réalisable que dans une mesure restreinte pour le transport des personnes.

98. La politique en matière de concessions, de tarifs et d'investissements doit viser à l'utilisation optimum des capacités de transport et à la répartition optimum des prestations entre les modes de transport, ceci dans le cadre d'une coopération institutionnelle entre les pouvoirs publics, les travailleurs et les usagers des transports.

./.

L'I.T.F. demande, en particulier, la libération des transports de toutes charges étrangères à l'exploitation ou bien la compensation de ces charges, une législation fiscale neutre, enfin, l'élimination des disparités sur le plan des conditions sociales et sur celui de la responsabilité du transporteur. L'idée d'imputer les frais d'infrastructure aux modes de transport de façon à réaliser l'égalité des conditions de concurrence est préférée à la solution d'une prise en charge partielle de ces frais par l'Etat.

99. Il est proposé l'établissement, suivant le modèle des Etats-Unis, de concessions de lignes dans le transport routier de marchandises (common carrier) qui, par rapport aux transports à la demande et aux transports pour compte propre strictement contingentés, doivent bénéficier de plus larges possibilités d'action pour le développement de la capacité. Afin de limiter les transports pour compte propre, il est recommandé d'introduire un système de licences et de contingents.

100. En matière de politique tarifaire, le rapport se prononce en faveur de l'autonomie des modes de transport dans le cadre de tarifs maximum et minimum.

101. La politique d'investissement doit éviter les dépenses stériles et la création de capacités non utilisées ainsi que le manque de coordination entre les investissements privés et publics.

102. Sur le plan international, les syndicats se prononcent en faveur d'une harmonisation progressive des politiques de transport et des régimes fiscaux - ceci en tenant compte particulièrement des différences entre les conditions sociales -, de l'harmonisation des obligations tarifaires, de la suppression des ruptures de charge, de l'élargissement par étapes des contingents et du droit d'établissement.

./.

103. La question de l'influence des différences de salaire sur la concurrence dans le trafic international fait l'objet d'un examen particulier. A cet égard l'accent est mis sur certaines particularités des transports. L'I.T.F. craint que, si l'on renonce entièrement à une harmonisation des conditions de salaires et de coûts, cela n'entraîne des perturbations dans un marché commun des transports. Toutefois, une harmonisation intégrale des salaires est considérée comme irréalisable, ne fût-ce que pour des considérations régionales et de productivité.

104. En résumé le rapport déclare : "Il convient de souligner que la création d'un marché commun des transports constitue une condition indispensable à l'échange des marchandises. En conséquence, la préoccupation principale doit porter sur les mesures propres à coordonner les différents régimes de coordination appliqués dans les pays intéressés".

105. La Fédération Internationale des Syndicats Chrétiens des Transports (C.I.S.C.) s'est penchée sur les problèmes de transport au cours de son Congrès de 1958. D'autre part, le Comité International des Transports (C.I.T.), qui fait partie de cette organisation, a publié une déclaration de principe sur la politique des transports dans la C.E.E. et ses principaux aspects sociaux.

Dans cette déclaration le C.I.T. émet l'avis que l'industrie des transports doit être considérée comme un secteur économique autonome au même titre que les autres secteurs industriels. Cependant certains transports conservent le caractère de service public. Dans ce cas les servitudes d'utilité publique doivent être équitablement indemnisées.

Les autorités publiques doivent empêcher une concurrence effrénée entre les modes de transport. Pour cela une coordination tenant compte du rôle complémentaire de chacun des modes de transport doit être instaurée. Cette coordination qui doit être suffisamment souple doit s'appuyer sur un système de concessions et règle-

menter l'accès à la profession ainsi que la formation des prix et tarifs.

Le niveau des prix et tarifs doit être établi sur une base commerciale ; dans certaines conditions, leur communication aux autorités chargées du contrôle peut s'avérer suffisante sans qu'il soit absolument nécessaire de recourir à la publication. De toute façon les modes de transport doivent être mis sur un pied d'égalité.

Cette même remarque s'applique en ce qui concerne les frais d'infrastructure à l'égard desquels les modes de transport doivent être soumis à un traitement égal.

106. En ce qui concerne plus particulièrement les problèmes sociaux, les organisations syndicales estiment de manière unanime que la politique sociale dans les transports doit s'intégrer dans la politique sociale générale de la C.E.E., mais qu'il est nécessaire d'adapter la politique sociale dans les transports aux aspects sociaux propres à ce secteur.

A leur avis l'article 117 du Traité signifie que les Etats membres sont convenus de la nécessité de promouvoir :

- a) l'amélioration des conditions de vie, c'est-à-dire des revenus réels ;
- b) l'amélioration des conditions de travail de la main-d'oeuvre, c'est-à-dire des salaires nominaux et autres conditions de travail ;
- c) l'égalisation, dans le progrès, des conditions de vie ;
- d) l'égalisation, dans le progrès, des conditions de travail.

Les objectifs ainsi visés par l'article 117 du Traité devraient également être poursuivis dans le secteur des transports et aboutir au rapprochement des conditions de vie et de travail des travailleurs des transports.

Parmi les propositions précises formulées par ces organisations, on relève :

- l'organisation d'une enquête sur les salaires et toutes autres conditions de travail dans les transports ;
- la prise en considération de l'Annexe A de l'Accord général portant réglementation économique des transports routiers internationaux du 17 mars 1954, signé à Genève, pour servir de base à une réglementation des conditions de travail dans les transports routiers internationaux dans le cadre de la C.E.E. ;
- l'étude des possibilités d'extension à l'ensemble de la navigation intérieure des accords du 27 mars 1950 sur la sécurité sociale et les conditions de travail des bateliers rhénans.

107. En ce qui concerne les rémunérations, les organisations syndicales estiment que celles-ci doivent tenir compte des difficultés spéciales existant dans l'industrie des transports et que leur niveau doit être suffisamment élevé pour donner à celle-ci une certaine force d'attraction et permettre un meilleur recrutement de la main-d'oeuvre.

Elles soulignent toute l'importance qui s'attache au problème de la durée du travail et sont d'avis qu'il convient d'obtenir la réduction de cette durée en fonction du développement de la technique, de l'accroissement du rythme du travail et de l'effort physique et psychique exigé du travailleur, sans que pour autant cette réduction entraîne une diminution du revenu réel de celui-ci.

Les organisations syndicales s'accordent aussi à reconnaître l'intérêt particulier que présentent dans les transports les questions de sécurité et d'assistance sociale ainsi que la formation professionnelle.

./.

C) EVOLUTION ET TENDANCES

108. Dans tous les Etats membres des réformes plus ou moins importantes sont à l'étude en matière de politique des transports. Dans quelques cas, elles ont déjà reçu un commencement d'application.

109. C'est ainsi qu'en Allemagne des rapports détaillés ont été établis par des comités présidés par le Docteur Paul BEYER sur la demande du ministère des transports et par une commission présidée par M. Friedrich BRAND, constituée sur l'initiative du Parlement fédéral. En outre, a été publiée en date du 19 octobre 1960 une étude du "Wissenschaftlicher Beirat" auprès du ministère des transports sur les fondements de la politique des transports.

Le Gouvernement a déposé plusieurs projets de loi.

Quelle que soit la suite qui sera donnée à ces initiatives, on peut s'attendre à ce que des modifications soient apportées au régime actuellement en vigueur.

110. En Belgique, une série de dispositions législatives et réglementaires ont été prises ou annoncées, dont l'esprit a pu être défini de la façon suivante :

- les transports constituant un tout, il importe d'éviter une concurrence acharnée entre les divers modes de transport, qui compromettrait la rentabilité des entreprises ;
- l'entreprise de transport doit être rentable en elle-même. Le transport ne doit plus être considéré essentiellement comme un instrument de la politique économique et sociale ;
- l'utilisateur doit avoir le libre choix du moyen de transport. Ce choix doit être dicté par les prix et les avantages offerts par chaque mode de transport ;
- tous les usagers doivent pouvoir bénéficier des mêmes conditions de transport, ce qui implique la connaissance parfaite de ces conditions.

111. En France, le Gouvernement a chargé un comité d'experts, placé sous la vice-présidence de M. RUEFF et ARMAND, d'étudier les obstacles qui s'opposent à l'expansion économique et de proposer les moyens d'obtenir un meilleur emploi des ressources du pays. Une partie des propositions de ce comité porte sur les transports.

Comme suite à ces propositions le ministère des travaux publics, des transports et du tourisme procède à l'élaboration d'une loi-cadre de conversion.

112. Dans les trois autres pays, on étudie également les aménagements qu'il y aurait lieu d'apporter aux dispositions actuelles sans qu'il paraisse être question pour le moment de réformes aussi profondes que celles auxquelles il vient d'être fait allusion.

113. Il est d'un grand intérêt de chercher à discerner les tendances qui se manifestent ainsi dans l'évolution des politiques des transports des Etats membres.

Sans doute les régimes en vigueur sont éloignés les uns des autres, mais les mesures prises récemment ou envisagées dans les Etats membres font apparaître certaines lignes de convergence. Elles visent à assouplir des régimes jugés trop stricts pour certains secteurs ou, au contraire, à imposer certaines obligations à d'autres secteurs considérés comme insuffisamment réglementés.

D'une façon sommaire, il existe une tendance plus ou moins accusée à introduire des facteurs de concurrence équilibrée entre modes de transport, à diminuer l'utilisation des transports comme instrument de politique économique en insistant davantage sur le principe de la rentabilité des entreprises et, enfin, à attacher plus d'importance à la notion de prix de revient.

.../...

114. Ainsi il apparaît que les préoccupations communes des gouvernements des Etats membres, rencontrant celles de larges fractions des milieux parlementaires et professionnels, sont actuellement les suivantes :

- les gouvernements s'efforcent par des moyens divers, d'aménager et d'améliorer la situation commerciale des chemins de fer vis-à-vis de leurs concurrents; en particulier du transport routier ;
- ils souhaitent favoriser un développement du transport routier correspondant le mieux possible à ses caractéristiques techniques et économiques ; ils attachent une importance croissante aux impératifs de sécurité et à la nécessité de construire une infrastructure capable de répondre aux besoins prévisibles ;
- ils encouragent la modernisation de la navigation intérieure, son adaptation aux conditions présentes, et tentent de résoudre les difficultés résultant de la disparité des régimes entre le trafic intérieur et le trafic international ;
- enfin, ils sont de plus en plus enclins à considérer que les problèmes des différents modes de transport sont liés entre eux et que des solutions d'ensemble s'imposent non seulement à l'égard des conditions d'exploitation, mais encore vis-à-vis des investissements en matériel et voies de communication.

Les tendances qui semblent ainsi se dégager sont susceptibles de faciliter un rapprochement des politiques de transport nationales.

.../...

CHAPITRE IV

LES TRAVAUX DES INSTITUTIONS INTERNATIONALES
EN MATIERE DE TRANSPORT

115. Plusieurs des institutions internationales de caractère inter-gouvernemental ou parlementaire, auxquelles participent les Etats membres de la Communauté, s'intéressent aux transports à des titres divers.

Dans son action, la Communauté bénéficiera et devra tenir compte des travaux effectués et des résultats obtenus par ces institutions. Aussi convient-il, en se limitant à l'essentiel, de procéder à un rapide examen de leur activité.

Cet examen portera seulement sur quelques institutions dont l'existence et les travaux peuvent être considérés comme les plus importants pour la politique commune des transports, et qui se situent d'ailleurs sur des plans parfois très différents :

- dans le cadre de l'Acte de Mannheim
la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (C.C.R.)
- dans le cadre de l'Organisation des Nations Unies
le Comité des Transports Intérieurs de la Commission Economique pour l'Europe (E.C.E.)
- dans le cadre des dix-huit pays d'Europe
la Conférence Européenne des Ministres des Transports
(C.E.M.T.)

- La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

116. De toutes les organisations inter-gouvernementales qui viennent d'être citées, la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin est la plus ancienne. Elle a été instituée par l'Acte final du Congrès de Vienne de 1815 avec mandat d'élaborer une Convention pour la

.../...

navigation sur le Rhin en suivant les principes énoncés à cet effet dans l'annexe 16 B au dit Acte final. Ce n'est qu'en 1831 que fut signée la Convention de Mayence, remplacée le 18 octobre 1868 par la Convention révisée pour la navigation du Rhin, dite de Mannheim. Certaines modifications ont été apportées au statut rhénan, tant par le Traité de Versailles que par des accords et arrangements ultérieurs.

Le statut rhénan conventionnel comporte essentiellement les grands principes suivants : liberté de la navigation pour les bâtiments et les équipages de toutes les nations, égalité de traitement de tous les pavillons, liberté de transit et interdiction de percevoir des droits basés exclusivement sur le fait de la navigation. Le régime rhénan a été conçu comme non dénonçable, sinon du commun accord des Etats contractants.

117. La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (C.C.R.), composée actuellement des quatre Etats riverains, de la Belgique, de la Grande Bretagne et des Etats-Unis d'Amérique, est, avant tout, une conférence permanente des Etats membres à caractère consultatif et de décision sans pouvoir exécutif. Les décisions peuvent être valablement prises à la majorité des voix, mais elles ne lient pas les Etats de la minorité.

Les attributions de la C.C.R. sont essentiellement de veiller à l'observation des principes de l'Acte de Mannheim et de servir d'organe commun où les gouvernements se consultent pour harmoniser leur politique rhénane. Elle examine, du point de vue des besoins de la navigation, les projets de travaux hydrotechniques, de construction de ponts, les formalités douanières, etc. La C.C.R. élabore des règlements communs en matière de sécurité de la navigation sous tous ses aspects dont le mise en vigueur incombe aux Etats intéressés, veille à la prospérité de la navigation et reçoit les plaintes fondées sur l'application de l'Acte de Mannheim. Elle remplit les fonctions de Cour d'Appel en matière de navigation rhénane, tant au civil qu'au pénal. En collaboration avec le Bureau International du Travail (B.I.T.), elle a élaboré

.../...

une convention de solution des conflits de loi en matière de sécurité sociale pour la batellerie rhénane qui a été signée à Paris en 1950 et est entrée en vigueur en 1953. Une autre convention concernant les conditions de travail des bateliers rhénans a également été signée en 1950 et mise en vigueur en 1959 après révision.

118. A la suite de diverses circonstances, la C.C.R. a été amenée à étudier également des problèmes d'ordre économique que pose la navigation rhénane. Elle prit l'initiative de proposer, en 1952 puis en 1959, aux gouvernements la réunion sous ses auspices de conférences économiques de la navigation rhénane comprenant les représentants des diverses flottes et catégories de navigateurs. Les travaux de ces conférences ont porté sur l'analyse des causes de la crise considérée comme latente et permanente dans la navigation rhénane et sur la recherche des moyens de pallier cette crise.

La Conférence de 1952 aboutit à une série de conclusions rassemblées dans un Livre gris. Les propositions présentées n'ont que très partiellement été suivies d'effets. Les divergences de vue, quoique voilées pendant quelques années grâce à une conjoncture extrêmement favorable, ont pleinement subsisté. La Conférence économique de 1959 a conclu qu'une organisation professionnelle assurant la péréquation des activités de transport résoudrait efficacement les problèmes pendants. Elle a préconisé, à la majorité, la création d'un nouveau consortium international réunissant les groupements nationaux selon le principe fédéraliste et qui devrait grouper la totalité des flottes rhénanes. Elle a, en conséquence, demandé à la Commission Centrale du Rhin si celle-ci était disposée à recommander aux gouvernements d'adopter, sans perdre de vue les principes de la Convention de Mannheim, les mesures propres à permettre à la profession la réalisation d'une organisation englobant toute la navigation et assurée par elle-même.

.../...

- Le Comité des Transports Intérieurs de l'E.C.E.

119. Le Comité des Transports Intérieurs a été créé en 1947 dans le cadre de la Commission Economique pour l'Europe du Conseil Economique et Social des Nations Unies.

Ce Comité comporte trois sous-comités, un par mode de transport, et un nombre important de groupes de travail.

L'activité et les travaux du Comité des Transports Intérieurs ont été considérables et il ne saurait être question de les passer ici en revue, même sommairement. On se bornera à souligner quelques-uns des plus importants. En effet, le Comité s'est penché sur la plupart des problèmes de fond de la politique des transports : ses travaux ont abouti à la conclusion de plusieurs conventions et accords internationaux, à l'adoption d'un certain nombre de recommandations et de résolutions et à la présentation d'études dont les résultats figurent dans un ensemble de documents qui constitue une source indispensable pour toute tentative ultérieure de recherches et de réalisations communes sur le plan international.

120. Parmi les tâches que s'est assignées le Comité, se trouve en particulier celle de la coordination des transports. Le secrétariat et un groupe ad hoc travaillent depuis plusieurs années à l'établissement d'un rapport sur ce sujet. Ce rapport devra permettre d'esquisser dans leurs grandes lignes les orientations des différents pays et organismes internationaux intéressés, de faire ressortir les principales divergences d'opinion, et de dégager, si possible, certains principes généraux sur lesquels une concordance de vues pourrait se réaliser.

Une vaste enquête a été, à cet effet, menée sur les problèmes essentiels de la coordination, tant au point de vue des investissements qu'à celui de l'utilisation des moyens de transport : les conditions de concurrence et la suppression des inégalités susceptibles de la fausser ; les obligations de service public et les mesures de restriction

.../...

de la concurrence ; les problèmes tarifaires et les aspects sociaux de la coordination. Le secrétariat a déjà publié en 1955 et en 1958 deux notes d'ensemble sur la coordination qui présentent le plus grand intérêt.

121. Le Comité des Transports Intérieurs s'est également penché sur les délicates questions de détermination du prix de revient et du coût économique et social des transports. Un groupe d'experts chargé de l'étude du coût des infrastructures et un groupe de travail des prix de revient ont accompli dans ce domaine une oeuvre remarquable. Une première synthèse des recherches ainsi effectuées a fait l'objet d'un rapport établi en 1955 par M. BRUNET. Cette synthèse vise surtout les méthodes selon lesquelles devraient être calculés les prix de revient de chaque mode de transport.

122. Sous les auspices du Comité des Transports Intérieurs de l'E.C.E., un "Accord général portant réglementation économique des transports routiers internationaux" a été conclu le 17 mars 1954 et signé par plusieurs pays européens parmi lesquels les Etats membres de la Communauté, à l'exception de l'Allemagne. Cet accord n'a cependant pas encore été ratifié par un nombre suffisant de pays pour entrer en vigueur. Certaines annexes sont par ailleurs encore en cours de rédaction. L'accord concerne une réglementation en vue de l'instauration d'un régime uniforme des transports internationaux routiers, susceptible d'influencer la politique des transports des Etats signataires. Des tentatives sont en cours en vue d'obtenir au moins la mise en application des dispositions les plus importantes, ce qui constituerait une appréciable contribution à la réalisation d'une politique commune.

123. Bien que les efforts déployés en ce domaine n'aient jusqu'à présent abouti que pour une faible partie du trafic (expéditions de détail), il faut également signaler les études faites en vue de l'établissement de tarifs internationaux de chemins de fer indépendants des tarifs intérieurs et de l'unification des structures des tarifs ferroviaires nationaux dont l'importance aux fins de la politique commune ne saurait être ignorée.

.../...

124. Sur le plan de l'unification du droit international des transports, des résultats appréciables ont été obtenus par la signature de la "Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route" (C.M.R.) qui, toutefois, n'est pas encore en vigueur à défaut d'un nombre de ratifications suffisant. Une "Convention relative au contrat de transport de marchandise en navigation intérieure" a été également élaborée, qui, cependant, n'a pas encore été ouverte à la signature.

125. Comme contribution du Comité des Transports Intérieurs à la réalisation d'un régime commun, susceptible de faciliter et d'influencer l'élaboration d'une politique commune, il faut encore signaler un ensemble de conventions qui, à partir de la Convention sur la circulation routière de 1949, ont permis de simplifier, dans différents domaines, les conditions de circulation des transports en Europe.

Bien qu'ils n'aient jamais été concrétisés dans un instrument officiel, il y a lieu de rappeler aussi les accords dits de Genève sur la liberté de la route, visant la suppression de certaines restrictions à la libre circulation routière.

Enfin, par la "Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international" de 1950 ont été jetées les bases pour la coordination des réseaux de grandes voies européennes de communication.

- La Conférence Européenne des Ministres des Transports

126. La Conférence Européenne des Ministres des Transports remplace depuis 1953 le Comité des Transports Intérieurs de l'Organisation Européenne de Coopération Economique (O.E.C.E.). Elle a notamment pour objet :

- de prendre toutes mesures destinées à réaliser, dans un cadre général ou régional, la meilleure utilisation et le développement le plus rationnel des transports intérieurs européens d'importance internationale ;

.../...

- de coordonner et de promouvoir les travaux des organisations internationales s'intéressant aux transports intérieurs européens.

Les conclusions prises au sein de la Conférence sont mises en application dans les pays qui s'y sont ralliés ; à cet effet, les ministres des transports intéressés prennent ou proposent, chacun en ce qui le concerne et dans la limite de sa compétence nationale, toutes mesures adéquates.

La C.E.M.T. a adopté plusieurs résolutions et étudié différentes questions qui, tout en n'ayant pas comme but et comme résultat de définir une politique commune des transports à l'échelon européen, constituent cependant une contribution à l'élaboration d'une telle politique.

127. Parmi les résolutions les plus importantes dans ce sens, figure tout d'abord celle sur la situation financière des chemins de fer. Les mesures envisagées ne visent pas seulement les remèdes aptes à améliorer cette situation, mais tiennent compte également des incidences sur un ensemble de problèmes de la politique des transports : politique d'investissement, obligations de service public, concurrence entre modes de transport et conditions d'inégalité susceptibles de la fausser, etc ...

La résolution n° 10 de 1957 préconise notamment la "normalisation" des comptes des réseaux ferroviaires, l'assouplissement de leurs obligations de service public et leur évolution vers une gestion plus commerciale, la prise en charge par l'Etat des dépenses qui ne sont pas inhérentes à l'exploitation industrielle et commerciale, la mise du chemin de fer sur un pied d'égalité avec les modes de transport concurrents. Toutes ces mesures sont conçues dans le cadre d'un régime des transports fondé sur le libre choix de l'usager.

Des mesures allant dans ce sens ont été prises par certains gouvernements.

.../...

128. La C.E.M.T. a porté, depuis sa constitution, une attention spéciale aux problèmes de l'amélioration et du développement des grandes voies de communication européennes, tant du point de vue de leur coordination technique que du point de vue des investissements. Ce dernier aspect est, par ailleurs, lié au rythme du développement économique général et des échanges, qui fait l'objet d'études et de prévisions périodiques sur l'évolution de la demande de transports. On est toutefois loin de la réalisation d'une véritable coordination dans ce domaine.

Dans le cadre des mesures destinées à faciliter la circulation routière, la C.E.M.T. examine depuis quelques années les problèmes relatifs aux poids et dimensions des véhicules, en vue d'arriver à une solution uniforme dont la nécessité se fait de plus en plus sentir pour les transports internationaux.

Au cours de la dernière réunion du Conseil de la C.E.M.T. qui s'est tenue le 5 octobre 1960, une proposition a obtenu l'accord d'une majorité des membres dans laquelle ne figurent cependant pas les représentants de deux Etats membres de la Communauté.

129. La C.E.M.T. a, en outre, porté son attention sur d'autres problèmes touchant de près la politique des transports tels que : l'harmonisation des frets nationaux et internationaux de la navigation intérieure, l'organisation et le développement des transports combinés, l'importance et le rôle des transports pour compte propre dans une politique des transports s'insérant dans le cadre d'une politique économique générale, le développement des pipe-lines et les problèmes qui en découlent pour la politique des transports.

.../...

CHAPITRE V

LES TRAVAUX DES INSTITUTIONS DE L'EUROPE DES SIX
EN MATIERE DE TRANSPORT

- Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier

130. Le Traité instituant la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier comporte en son article 70 des dispositions relatives aux transports. D'autre part, la Convention relative aux dispositions transitoires prévoyait la convocation par la Haute Autorité d'une Commission d'experts désignés par les gouvernements des Etats membres, chargés de l'étude des dispositions à proposer aux gouvernements pour atteindre les buts définis dans cet article du Traité.

La collaboration qui s'est ainsi instituée entre les gouvernements et la Haute Autorité en matière de transport a permis d'aboutir à des résultats notamment dans les domaines suivants :

- Elimination des discriminations tarifaires :

Le délai imparti à la Commission d'Experts pour la solution de ce problème était de trois mois, les mesures visées devant entrer en vigueur au plus tard lors de l'établissement du marché commun pour le charbon.

Quarante-quatre cas furent étudiés et ont fait l'objet de décisions.

- Tarifs exceptionnels en trafic intérieur :

L'article 70 § 4 du Traité C.E.C.A. dispose que l'application de mesures tarifaires intérieures spéciales, dans l'intérêt d'une ou plusieurs entreprises productrices de charbon et d'acier, est soumise à l'accord préalable de la Haute Autorité qui s'assure de leur conformité avec les principes du Traité ; elle peut donner un accord temporaire ou conditionnel.

.../...

Après examen des tarifs en vigueur dans les pays membres, la Haute Autorité a pris le 9.2.1958 des décisions à l'égard des tarifs considérés comme tarifs de soutien, déclarant certains de ces tarifs incompatibles avec les principes du Traité.

- Discriminations dans le trafic fluvial :

Les études à ce sujet donnèrent lieu, dès 1955, à des négociations avec le Conseil de Ministres. Il en est résulté, en date du 9.7.1957, l'accord entre la C.E.C.A. et les gouvernements des Etats membres concernant les frets et les conditions de transport pour le charbon et l'acier sur le Rhin (Accord de Petersberg). Cet accord n'est toutefois pas entré en application jusqu'ici. Un accord analogue fut conclu avec la Suisse, tenant compte de la situation spéciale résultant du statut conventionnel du Rhin.

La Haute Autorité s'est également préoccupée des frets sur les voies d'eau à l'ouest du Rhin. Un accord n'a pas pu être réalisé jusqu'à présent sur cette question.

- Etablissement de tarifs directs internationaux par chemins de fer :

Les travaux de la Haute Autorité assistée d'un Comité d'Experts ont conduit, en date du 21 mars 1955, au sein du Conseil de Ministres de la C.E.C.A., à l'établissement de l'accord concernant l'introduction de tarifs directs pour le transport par chemin de fer de charbon et d'acier. Cet accord fut complété par les deux accords additionnels des 16 mars 1956 et 23 mars 1959 ainsi que par des accords correspondants avec la Suisse (28.7.1956) et l'Autriche (26.7.1957).

- Nomenclature uniforme :

Une nomenclature uniforme, tenant compte des nécessités du trafic, harmonisée conformément à la décision du Conseil, en date du 9.7.1957, avec la nomenclature douanière, a été adoptée tant pour le trafic intérieur que pour le trafic international.

- Harmonisation des tarifs :

Cette question a fait l'objet d'un premier rapport établi par un groupe d'experts institué par la Haute Autorité et présidé par M. URI, pour étudier les aspects économiques de l'harmonisation des tarifs de transport concernant le charbon et l'acier. Les études doivent se poursuivre dans un comité d'experts désignés par les gouvernements.

- Trafic routier :

Des études entreprises par la Haute Autorité et le Conseil de Ministres sont à la base de la décision prise par la Haute Autorité le 18.2.1959 concernant l'obligation, pour les entreprises, de publier les tarifs et conditions de transport, appliqués au charbon et à l'acier dans le trafic routier, décision qui a été annulée par la Cour de Justice le 15 Juillet 1960.

Le 1er mars 1961, la Haute Autorité a pris une nouvelle initiative dans ce domaine en adressant aux gouvernements des Etats membres une recommandation relative à la publication ou à la communication des barèmes, prix et dispositions tarifaires appliqués aux transports de charbon et d'acier.

131. La Cour de Justice des Communautés Européennes a eu l'occasion de rendre plusieurs arrêts sur des affaires concernant les transports.

Certains de ces arrêts, parmi les plus intéressants, rendus en date du 10.5.1960, contiennent des considérations concernant la définition des tarifs de soutien et de concurrence et les tarifs destinés à assurer le maintien du trafic. D'autre part, ainsi qu'il vient d'être indiqué, l'arrêt du 15.7.1960 a annulé la décision de la Haute Autorité concernant la publication des tarifs de transport routier appliqués au charbon et à l'acier.

.../...

L'étude des attendus et décisions de la Cour présente un grand intérêt pour l'interprétation des dispositions du Traité de la C.E.C.A. en matière de transport. Même si juridiquement elle ne s'applique pas au Traité de Rome, cette jurisprudence apporte des orientations utiles pour la politique commune des transports.

- Activité de l'Assemblée Commune de la C.E.C.A. et de l'Assemblée
Parlementaire Européenne en matière de transport

132. Depuis sa création l'institution parlementaire communautaire s'est préoccupée des problèmes de transport.

La Commission des Transports de l'Assemblée Commune de la C.E.C.A. a suivi attentivement le développement des mesures prises par cette Communauté en matière de transport. Elle est parvenue à la constatation que la situation dans les différents secteurs des transports n'avait guère évolué depuis l'entrée en vigueur du Traité de la C.E.C.A. ; elle insista sur ce fait à plusieurs reprises en 1954, en 1955 et en 1956, dans les rapports dont l'Assemblée adopta les conclusions.

L'Assemblée a été d'avis qu'il était nécessaire d'aller au-delà des limites du Traité de Paris pour avoir une politique des transports organique et efficace.

C'est pourquoi la Commission des Transports, en collaboration avec d'éminents experts, étudia les grands principes d'une coordination européenne des transports et présenta ses conclusions dans un rapport établi en 1957 par M. KAPTEYN et adopté par l'Assemblée Commune de la C.E.C.A. Ce rapport eut un grand retentissement. Son intérêt réside en particulier dans le fait que la Commission des Transports s'est délibérément placée dans l'optique du Traité de Rome qui venait d'être signé et qu'elle a ainsi tracé quelques-unes des grandes lignes selon lesquelles, à son avis, devrait s'orienter la politique commune des transports. L'originalité de ses conceptions, l'écho qu'il a rencontré et les réactions qu'il a suscitées font de ce rapport l'une des contributions les plus précieuses pour l'élaboration de cette politique.

.../...

Dans ce rapport la Commission parlementaire a demandé que les conditions suivantes d'une saine politique des transports à l'intérieur de la Communauté soient observées :

- libre choix du moyen de transport par l'utilisateur ;
- limitation maximum du coût global des transports, à égalité de services rendus ;
- connaissance des prix de revient devant servir de base à la fixation des tarifs ;
- limitation de toute hyper-concurrence ;
- coordination des investissements afin d'établir un régime de transports qui puisse satisfaire les besoins aux conditions les meilleures.

Au point de vue institutionnel, elle a préconisé la création d'un commissariat spécial aux transports dans le cadre de la Commission de la C.E.E. en tenant compte de l'expérience de l'Interstate Commerce Commission des Etats-Unis.

133. Après la constitution en mars 1958 de l'Assemblée Parlementaire Européenne - compétente pour les trois Communautés - la nouvelle Commission des Transports a continué à s'occuper des questions de transport de la C.E.C.A. et s'est en même temps intéressée aux problèmes que posent l'élaboration et l'orientation de la politique commune des transports.

Ses activités au cours de l'année 1959 peuvent être résumées comme suit :

- échanges de vue avec les Exécutifs en ce qui concerne la suppression des discriminations en matière de transport sur le territoire des Etats membres ;
- examen approfondi des problèmes soulevés par le rapport KAPTEYN.

Au sein de la Commission Parlementaire a été établi un aperçu des observations que les milieux professionnels ont formulées au sujet du rapport KAPTEYN concernant :

.../...

- le principe de la formation des prix sur la base du prix de revient ;
- la publicité des prix et conditions de transport ainsi que le problème des ententes et des concentrations dans le secteur des transports ;
- la coordination des investissements.

La Commission parlementaire a demandé à ses experts de donner un avis sur les questions suivantes :

- la formation et la compétition du prix de revient et son incidence sur la formation des tarifs de transport, compte tenu d'une harmonisation souhaitable pour chaque mode de transport ;
- le problème du prix de revient marginal.

De plus, la Commission parlementaire a pris connaissance du point de vue exprimé par d'autres experts sur les problèmes soulevés dans le rapport KAPTEYN.

Elle a eu des échanges de vue, généralement en présence de l'Exécutif de la C.E.E., sur :

- la constitution en Europe d'un réseau de voies de communication moderne et continu ;
- les disparités et les discriminations fiscales en matière de transport dans les pays membres ;
- l'utilité de fixer une base commune pour l'établissement de statistiques ;
- les transports aériens.

Le problème des disparités fiscales en matière de transport a fait d'autre part l'objet d'une intéressante étude.

.../...

Parmi ces questions qui ont plus particulièrement retenu l'attention de la Commission, au cours de l'année 1960, on peut citer :

- le développement des transports par pipe-lines ;
- les relations de la politique énergétique avec la politique des transports ;
- la mise en application de l'article 75-1 a), relatif aux règles communes applicables aux transports internationaux ;
- l'état des travaux relatifs à l'application de l'article 80 concernant les tarifs de soutien ;
- l'application des règles de concurrence dans le secteur des transports.

Plus récemment, elle s'est penchée sur les Recommandations de la Commission de la C.E.E. en vue du développement de l'infrastructure des transports et s'est prononcée en faveur de l'élaboration par la Commission de la C.E.E. d'un plan général pour les transports dans le domaine des investissements d'infrastructure.

A son tour, l'Assemblée Parlementaire Européenne a adopté le 18 novembre 1960 une résolution relative au problème de l'infrastructure européenne des transports, dans laquelle elle invite notamment les gouvernements des Etats membres à accorder tout leur appui aux efforts entrepris dans ce sens par la Commission de la C.E.E.

MEMORANDUM SUR L'ORIENTATION A DONNER A LA POLITIQUE
COMMUNE DES TRANSPORTS

.....

A N N E X E I I

STATISTIQUES DES TRANSPORTS

REMARQUES PRELIMINAIRES

A. Remarques générales

1. De façon générale, les données reprises dans les tableaux ci-après sont à utiliser avec précaution, la comparabilité des chiffres d'un pays à l'autre n'étant pas toujours entièrement assurée.
2. Il est difficile de préciser dans quelle mesure les chiffres d'avant-guerre sont comparables à ceux d'après-guerre. En ce qui concerne plus particulièrement les chemins de fer, il convient de noter que les données de 1937/1938 se rapportent, pour l'Allemagne, au territoire du Reich; pour la France, elles comprennent le réseau luxembourgeois Guillaume-Luxembourg; pour le Luxembourg, elles ne concernent que le réseau Prince-Henri.
3. Dans un souci de comparabilité et sauf indication contraire, les chiffres concernant la Sarre ont été ajoutés à ceux de l'Allemagne pour les années 1950 à 1956.

B. Sources

Les données de base ont été fournies par l'Office statistique des Communautés européennes, exception faite pour les tableaux nos. 2, 7, 26 et 27.

Principales publications consultées:

1. Pour les chemins de fer:
 - Statistique internationale des chemins de fer de l'U.I.C.
2. Pour la route et la navigation intérieure:
 - Bulletin annuel de statistique de transports européens des Nations Unies.

.../...

C. Abréviations et signes employés

-	néant
.	donnée non disponible
o	donnée très faible
t	tonne métrique
tkm	tonne kilomètre
T.K.B.R.	tonnage kilométrique brut remorqué
N	nombre
In	indice
PRIV	transports pour compte propre
PROF	transports pour compte d'autrui
D.B.	Deutsche Bundesbahn (Chemin de fer fédéral allemand)
S.N.C.B.	Société nationale des chemins de fer belges
S.N.C.F.	Société nationale des chemins de fer français
F.S.	Ferrovie dello Stato (Chemins de fer italiens de l'Etat)
C.F.L.	Société nationale des chemins de fer luxembourgeois
N.S.	Nederlandsche Spoorwegen (Chemins de fer néerlandais)
C.E.E.	Communauté économique européenne

.../...

PART DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS DANS LA FORMATION DU
 PRODUIT INTERIEUR BRUT AU COUT DES FACTEURS (aux prix courants)

PAYS	A N N E E S							
	1950	1952	1955	1956	1957	1958	1959	
Allemagne	7,9	7,4	7,5	7,4	7,4	7,2	.	.
Belgique	7,3	7,5	7,5	7,7	7,5	7,7	7,3	
France	.	.	.	6,8	.	.	.	.
Italie	6,1	6,3	6,6	7,0	6,9	6,8	6,8	
Luxembourg	.	6,6	8,3	7,4	7,1	7,0	.	
(1) Pays-Bas	8,7	9,8	9,4	9,6	9,9	8,9	8,7	

(1) Sauf les communications

INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS INTERIEURS EN POURCENTAGE DE LA FORMATION
BRUTE DE CAPITAL FIXE

(1953 à 1958 inclus)

PAYS.	Infrastructure			Matériel (1)	Transports intérieurs
	Chemins de fer	Routes	Voies navigables			Total
ALLEMAGNE	2,3	4,2	0,2	7,5	14,7 (3)
BELGIQUE	2,5	4,1	0,8	5,1	12,5
FRANCE	1,8	5,0	0,1	4,7 (2)	11,7 (4)
ITALIE	1,8	1,7	-	3,9	7,4
LUXEMBOURG	3,2	3,4	-	4,6	11,2
PAIS-BAS	1,2	4,1	1,0	5,4	11,7

(1) Pour le matériel routier, ne sont pas compris les investissements concernant les voitures privées et les motocycles.

(2) Ce chiffre ne tient pas compte des investissements dans le matériel routier en 1953, pour lesquels il n'existe pas de donnée.

(3) Y compris les investissements pour les chemins de fer et tramways autres que les chemins de fer d'intérêt général (0,5)

(4) Y compris les investissements pour les chemins de fer et tramways autres que les chemins de fer d'intérêt général (0,1)

Source: Conférence européenne des ministres des transports - X-Conseil des Ministres - Résolutions. Octobre 1960

PART DES TRANSPORTS INTERIEURS DANS
LA CONSOMMATION TOTALE D'ENERGIE

PAYS	ANNÉES	
	1954	1958
ALLEMAGNE	15,7	16,1
BELGIQUE	13,9	13,0
FRANCE	20,7	19,2
ITALIE	20,9	23,4
LUXEMBOURG	3,9	3,0
PAYS-BAS	16,7	17,6

EVOLUTION DE LA CONSOMMATION D'ENERGIE DES TRANSPORTS INTERIEURS
 PAR RAPPORT A LA CONSOMMATION DANS L'INDUSTRIE ET A
 LA CONSOMMATION TOTALE D'ENERGIE

PAYS	1 9 5 8.			Indice 100 = 1954
	Transports	Industrie	Consommation totale	
ALLEMAGNE	121	120	117	
BELGIQUE	93	103	99	
FRANCE	112	130	121	
ITALIE	144	128	129	
LUXEMBOURG	87	113	113	
PAYS-BAS	118	117	112	

MONTANT DES INVESTISSEMENTS ANNUELS DANS LES INFRASTRUCTURES
DES TRANSPORTS INTERIEURS

(prix courants en millions d'unités de monnaie nationale)

PAYS	Année 1 9 5 3	Année 1 9 5 4	Année 1 9 5 5	Année 1 9 5 6	Année 1 9 5 7	Année 1 9 5 8	Total période 1953-1958
ALLEMAGNE							
A	78	74	64	73	76	92	457
B	934	1.098	1.648	2.019	2.043	2.350	10.122
C	674	621	796	1.069	1.163	1.254	<u>5.577</u>
						Total	16.156
BELGIQUE							
A	44	549	659	700	870	624	3.842
B	2.324	2.345	3.305	3.787	4.269	3.697	19.727
C	2.225	2.174	2.375	2.002	1.783	1.716	<u>12.275</u>
						Total	35.844
FRANCE							
A	23	25	42	56	63	74	283
B	430	1.576	1.753	1.907	2.005	2.055	9.726
C	489	513	608	651	599	659	<u>3.519</u>
						Total	13.528
ITALIE							
A	-	-	-	-	-	-	-
B	-	-	-	-	-	-	-
C	39.818	57.231	67.576	54.450	49.892	42.411	<u>311.378</u>
						Total	311.378

MONTANT DES INVESTISSEMENTS ANNUELS DANS LES INFRASTRUCTURES
DES TRANSPORTS INTERIEURS

TABLEAU N° 7 (suite)

(prix courants en millions d'unités de monnaie nationale)

PAYS	Année 1953	Année 1954	Année 1955	Année 1956	Année 1957	Année 1958	Total période 1953 - 1958
LUXEMBOURG	-	-	-	-	-	-	-
A	123	120	151	157	162	186	899
B	92	62	104	190	192	226	866
C							1.765
							Total
PAYS-BAS							
A	48	51	68	86	95	87	435
B	193	233	285	365	372	317	1.766
C	65	76	74	97	111	83	506
							Total
							2.707

A = Montant des investissements dans les infrastructures des voies navigables

B = Montant des investissements dans les infrastructures des transports routiers

C = Montant des investissements dans les infrastructures des chemins de fer

Note : Les données ci-dessus ne comprennent pas les investissements dans les chemins de fer secondaires et les réseaux urbains.

Source : Conférence européenne des ministres des transports - X - Conseil des ministres Résolutions - octobre 1960.

TABLEAU n° 8

LONGUEUR ET DENSITE DES RESEAUX (en kilomètres)

1 9 5 9

	CHEMINS DE FER		NAVIGATION INTERIEURE		ROUTE (voirie non urbaine)	
	Longueur pour 100 km ²	Longueur pour 10.000 habitants	Longueur pour 100 km ²	Longueur pour 10.000 habitants	Longueur pour 100 km ²	Longueur pour 10.000 habitants
P A Y S	(1)				(1)	
ALLEMAGNE	30.904	12,5	4.375	1,8	132.900	53,6
BELGIQUE	5.969	19,6	1.618	5,3	11.358	37,2
FRANCE	39.511	7,2	7.854 (2)	1,4	664.800 (4)	120,6
ITALIE	16.679	5,5	2.489 (3)	0,8	181.693	60,3
LUXEMBOURG	393	15,2	-	-	2.674	103,4
PAYS-BAS	3.229	9,9	6.767 (2)	20,8	13.147	40,5
					(6)	

(1) Les chiffres indiqués correspondent pour les chemins de fer au réseau total (réseaux privés exclus) et pour la navigation intérieure au réseau régulièrement utilisé pour les transports.

Pour la route, les chiffres indiqués comprennent :

- pour l'Allemagne, autoroutes, routes fédérales, routes provinciales de 1ère et 2ème catégories;
- pour la Belgique, routes de l'Etat et routes provinciales;
- pour la France, autoroutes, routes nationales et départementales, chemins vicinaux;
- pour l'Italie, routes nationales, provinciales et communales;
- pour le Luxembourg, ensemble des routes;
- pour les Pays-Bas, routes d'Etat et autres routes classées.

(2) Chiffres de 1958

(3) Y compris 403 km de lacs

(4) Y compris les chemins vicinaux

(5) Chemins vicinaux exclus

(6) Chiffres de 1955

Sources : Longueur des routes : Offices Statistiques nationaux pour l'Allemagne, la Belgique, la France et les Pays-Bas; A.N.F.I.A.-Automobile in cifre 1960, pour l'Italie.

Données sur la superficie : Annuaire statistique des Nations Unies 1957, page 27

Données sur la population présente : Statistiques Générales de l'O.E.C.E.

ETAT DE L'ELECTRIFICATION

1959

PAYS	A	B	C
ALLEMAGNE (D.B.)	11,2	30,7	21,7
BELGIQUE (S.N.C.B.)	18,8	51,3	31,8
FRANCE (S.N.C.F.)	16,7	50,9	49,5
ITALIE (F.S.)	44,0	81,5	87,2
LUXEMBOURG (C.F.L.)	22,4	21,2	20,7
PAYS-BAS (N.S.)	50,3	87,0	58,0
C.E.F.	20,9	53,5	43,0

A. Pourcentage des lignes électrifiées par rapport à la longueur totale des lignes
 B. Pourcentage du trafic voyageurs assuré par la traction électrique (T.K.B.R.)
 C. Pourcentage du trafic marchandises assuré par la traction électrique (T.K.B.R.)

TABEAU n° 1C

LONGUEUR TOTALE DES VOIES NAVIGABLES REGULIEREMENT UTILISEES POUR LES TRANSPORTS
(CANAUX ET FLEUVES) CLASSEES D'APRES L'ACCESSIBILITE AUX BATEAUX

(en km)

- 1 9 5 9 -

Capacité en t	ALLEMAGNE	BELGIQUE	FRANCE (1)	ITALIE	PAYS-BAS (1)
Jusqu'à 250	654	42 (3)		733 (4)	3.654 (6)
Jusqu'à 300		727	6.164		
Jusqu'à 315			380		
Jusqu'à 350			177		
Jusqu'à 400	59			684	387 (7)
Jusqu'à 600		452	504		
Jusqu'à 650	563			371	796 (8)
Jusqu'à 700			12		
Jusqu'à 1000	743			41	221 (9)
Jusqu'à 1350		88			
Jusqu'à 1500	1.111			257	449 (10)
Jusqu'à 2000	1.245 (2)	199	617		1.260 (11)
Navires de mer		110			
TOTAL	4.375	1.618	7.354	2.086 (5)	6.767

(1) Pour la France et les Pays-Bas, les chiffres indiqués correspondent à l'année 1958.

(2) Supérieure à 1500 t

(3) Inférieure à 300 t

(4) Jusqu'à 200 t

(5) Le chiffre ne comprend pas les 403 km de lacs

(6) Inférieure à 250 t

(7) Inférieure à 400 t

(8) Inférieure à 650 t

(9) Inférieure à 1000 t

(10) Inférieure à 1500 t

(11) Supérieure ou = à 1500 t

TABLEAU n° 11

CHEMINS DE FER

MATERIEL DE TRACTION (EFFECTIFS PAR MODE DE TRACTION)

P A Y S	ANNEES	Locomotives à vapeur		Locomotives Diesel et à systèmes spéciaux		Locomotives électriques		Automotrices électriques		Automotrices Diesel et à systèmes spéciaux(1)	
		Indice 100 = 1950	Indice 100 = 1950	Indice 100 = 1950	Indice 100 = 1950	Indice 100 = 1950	Indice 100 = 1950	Indice 100 = 1950	Indice 100 = 1950		
ALLEMAGNE (D.B.)	1937	20.166	138	2	543	119	1.193	417	826	333	
	1950	14.578	100	158	457	100	286	100	248	100	
	1954	11.128	76	875	498	109	207	72	767	309	
	1958	9.604	66	1.376	846	185	344	120	929	375	
	1959	9.080	62	1.701	942	206	354	124	945	381	
BELGIQUE (S.N.C.B.)	1937	3.317	123	-	-	-	24	89	43	30	
	1950	2.696	100	5	26	100	27	100	145	100	
	1954	2.031	75	11	76	292	62	230	195	134	
	1958	1.388	51	201	159	611	204	756	214	148	
	1959	1.205	45	210	159	611	197	730	196	135	
FRANCE (S.N.C.F.)	1937	17.190	147	217	723	83	671	147	579	78	
	1950	12.053	100	463	875	100	455	100	744	100	
	1954	9.166	76	675	1.055	120	486	107	926	124	
	1958	6.529	54	1.292	1.397	160	514	113	1.002	135	
	1959	5.474	45	1.455	1.489	170	516	113	1.018	137	
ITALIE (F.S.)	1937	4.518	121	-	1.178	79	106	48	466	65	
	1950	3.720	100	271	1.493	100	221	100	715	100	
	1954	3.348	90	282	1.472	98	278	126	795	111	
	1958	2.884	77	354	1.642	110	335	151	957	134	
	1959	2.677	72	368	1.678	112	355	161	1.004	140	
LUXEMBOURG (C.F.L.)	1937	70	45	-	-	-	-	-	1	6	
	1950	155	100	3	-	-	-	-	16	100	
	1955	108	70	22	-	-	-	-	24	150	
	1958	75	48	45	3	-	-	-	28	175	
	1959	57	37	45	15	-	-	-	28	175	

(1) Dans cette rubrique sont incluses pour l'ensemble des pays considérés 18 automotrices à vapeur en 1937 et 1 automotrice à vapeur en 1950

(2) Chiffres non disponibles pour 1954.

.../...

TABLEAU n° 11 (suite)

CHEMINS DE FER

MATERIEL DE TRACTION (EFFECTIFS PAR MODE DE TRACTION)

PAYS	ANNEES	Locomotives à vapeur		Locomotives Diesel et à systèmes spéciaux		Locomotives électriques		Automotrices électriques		Automotrices Diesel et à systèmes spéciaux (4)	
		Effectif	Indice 100 = 1950	Effectif	Indice 100 = 1950	Effectif	Indice 100 = 1950	Effectif	Indice 100 = 1950	Effectif	Indice 100 = 1950
PAYS-BAS (N.S.)	1937	952	128	134	66	-	-	161	63	82	210
	1950	744	100	203	100	22	100	255	100	39	100
	1954	379	51	301	148	95	432	339	133	114	292
	1958	-	-	587	289	110	500	382	150	111	285
	1959	-	-	587	289	110	500	355	139	109	279
C.E.F.	1937	46.813	138	353	32	2.444	85	2.155	173	1.997	105
	1950	33.946	100	1.103	100	2.873	100	1.244	100	1.907	100
	3) 1954	26.160	77	2.166	196	3.196	111	1.372	110	2.821	148
	1958	20.480	60	3.855	349	4.157	145	1.779	143	3.241	170
	1959	18.493	54	4.366	396	4.393	153	1.777	143	3.300	173

(3) Les chiffres sur le Luxembourg concernent l'année 1955.

(4) Voir renvoi (1) page précédente.

MATÉRIEL DE TRANSPORT VOYAGEURS (EFFECTIFS ET CAPACITÉ)

PAYS	ANNEES	NOMBRE TOTAL DE VOITURES	INDICES 100 1950	NOMBRE TOTAL DE PLACES	INDICES 100 1950	FOURGONS A BAGAGES	INDICES 100 1950
ALLEMAGNE	1937	64.489	242	3.649.493	238	19.983	198
	1950	26.602	100	1.531.328	100	10.096	100
	1954	25.811	97	1.407.060	92	9.253	92
	1958	25.827	97	1.455.132	95	7.744	77
	1959	25.180	94	1.445.871	94	6.304	62
BELGIQUE (S.N.C.B.)	1937	7.497	162	486.401	148	1.204	51
	1950	4.615	100	328.943	100	2.337	100
	1954	4.605	100	356.617	108	2.139	91
	1958	4.540	98	381.415	116	1.827	78
	1959	4.422	96	395.795	120	1.544	66
FRANCE (S.N.C.F.)	1937	31.925	104	1.929.722	137	19.931	145
	1950	19.446	100	1.406.502	100	13.707	100
	1954	17.130	88	1.322.500	94	11.900	87
	1958	16.601	85	1.266.960	90	9.446	69
	1959	15.670	80	1.246.800	89	8.858	65
ITALIE (F.S.)	1937	7.516	96	495.255	90	4.634	174
	1950	7.817	100	547.378	100	2.660	100
	1954	8.888	114	624.619	114	3.130	118
	1958	9.436	120	650.105	119	3.002	113
	1959	9.643	123	665.344	121	3.005	113
LUXEMBOURG (C.F.L.)	1937	111	36	7.302	44	52	41
	1950	305	100	16.653	100	126	100
	1954(1)	279	91	16.000	96	118	94
	1958	227	74	14.696	88	95	75
	1959	200	65	13.473	81	88	70

(1) Chiffres extraits du Bulletin annuel de statistiques de transports européens des Nations Unies.

TABEAU NO. 12
suite

CHEMINS DE FER

MATERIEL DE TRANSPORT : VOYAGEURS (EFFECTIFS ET CAP.CITE)

PAYS	ANNEES	TOTAL DES VOITURES	INDICES 100 1950	NOMBRE TOTAL DE PLACES	INDICES 100 1950	FOURGONS A BAGAGES	INDICES 100 1950
PAYS-BAS (N.S.)	1937	2.236	187	151.338	149	1.086	136
	1950	1.198	100	101.835	100	800	100
	1954	1.570	131	96.658	95	675	84
	1958	1.894	158	116.916	115	624	78
	1959	1.882	157	115.552	113	599	75
C.E.E.	1937	113.774	190	6.719.561	171	146.890	158
	1950	59.983	100	3.532.639	100	29.726	100
	1954(2)	58.283	97	3.823.454	97	27.215	91
	1958	58.525	97	3.885.224	99	22.738	76
	1959	56.997	95	3.882.835	99	20.398	69

(2) Pour le Luxembourg, chiffres extraits du Bulletin annuel de statistiques de transports européens des Nations Unies

TABLEAU n° 13

CHEMINS DE FER

MATERIEL DE TRANSPORT "MARCHANDISES"
(Effectifs et Capacité)

PAYS	Wagons des administrations		Wagons de particuliers		Paro total					
	Effectifs	Capacité en 1000 t (1)	Effectifs	Capacité en 1000 t (1)	Effectifs	Capacité en 1000 t (1)				
ANNÉES	Effectifs	Capacité en 1000 t (1)	Effectifs	Capacité en 1000 t (1)	Effectifs	Capacité en 1000 t (1)				
	Chiffres : 100-1950 : absolus	Indices : 100-1950 : absolus	Chiffres : 100-1950 : absolus	Indices : 100-1950 : absolus	Chiffres : 100-1950 : absolus	Indices : 100-1950 : absolus				
ALLEMAGNE :	574.999	210	9.727	186	41.186	125	616.185	201	616.185	201
(D.B.) :	273.104	100	5.228	100	33.044	100	306.148	100	306.148	100
1954 :	253.409	93	5.191	99	36.958	112	790	95	290.367	95
1958 :	271.132	99	6.193	118	40.444	122	864	102	311.576	102
1959 :	266.969	98	6.292	120	40.236	122	894	100	307.205	100
BELGIQUE :	107.404	122	1.882	107	4.697	84	112.101	119	112.101	119
(S.N.C.B.) :	88.185	100	1.754	100	5.607	100	102	100	93.792	100
1954 :	72.905	83	1.521	87	5.346	95	108	106	78.251	83
1958 :	71.403	81	1.598	91	7.455	133	203	199	78.868	84
1959 :	68.946	78	1.556	89	7.737	134	210	206	76.483	82
FRANCE :	484.854	125	8.691	116	33.198	83	518.052	121	518.052	121
(S.N.C.F.) :	388.300	100	7.516	100	39.900	100	864	100	428.200	100
1954 :	346.080	89	7.150	95	44.900	112	1.087	126	390.980	91
1958 :	322.613	83	6.947	92	52.758	132	1.293	150	375.371	88
1959 :	311.748	80	6.730	89	56.012	140	1.372	159	367.760	86
ITALIE :	125.699	98	2.372	102	7.815	103	133.514	99	133.514	99
(F.S.) :	127.545	100	2.331	100	7.576	100	136	100	135.121	100
1954 :	117.673	92	2.214	95	8.362	110	240	176	126.035	93
1958 :	116.914	92	2.383	102	8.540	113	179	132	125.454	93
1959 :	119.113	93	2.500	107	8.709	115	183	134	127.822	95

CHEMINS DE FER

MATÉRIEL DE TRANSPORTS "MARCHANDISES"

(Effectifs et Capacité)

PAYS	Wagons des administrations		Wagons de particuliers		Parc total	
	Effectifs	Capacité en 1000 t (1)	Effectifs	Capacité en 1000 t (1)	Effectifs	Capacité en 1000 t (1)
	Chiffres : absolus	Indices : 100-1950	Chiffres : absolus	Indices : 100-1950	Chiffres : absolus	Indices : 100-1950
LUXEMBOURG	2.343	45	47	121	45	45
(C.F.L.)	5.196	100	100	267	100	100
(2)	3.715	71	77	283	106	73
1958	3.325	64	72	375	140	68
1959	3.227	62	74	392	150	66
PAYS-BAS	27.226	118	105	1.460	91	116
(N.S.)	23.052	100	100	1.601	100	100
1954	23.027	100	111	1.649	103	100
1958	21.443	93	120	1.719	107	94
1959	21.398	93	121	1.690	106	94
C.E.B.	1.322.525	146	133	88.477	101	142
1950	905.382	100	100	87.995	100	100
1954	816.809	90	96	97.498	111	92
1958	806.830	89	102	111.301	126	92
1959	791.401	87	102	114.576	130	91

(1) Capacité de charge en 1000 t en fin d'exercice.

(2) Chiffres extraits du Bulletin annuel de statistiques de transports européens des Nations Unies.

ROUTE

TABLEAU n° 14

MATERIEL DE TRANSPORT VOYAGEURS
(Effectifs)

PAYS	ANNEES	C A T E G O R I E D E V E H I C U L E S					
		Cycles à moteur auxiliaire et motocycles d'une cylindrée supérieure à 50 cm ³			Voitures privées et taxis		
		Nombre	Indices 1950 = 100	Nombre d'habitants par véhicules(2)	Nombre	Indices 1950 = 100	Nbre d'habitants par véhicules(2)
ALLEMAGNE (1)	1938	856.711	94	46	714.458	119	56
	1950	913.546	100	52	600.670	100	79
	1954	2.300.000	250	21	1.393.358	232	35
	1958	2.178.273	238	24	2.936.091	489	18
	1959	1.949.340	213	27	3.505.668	583	15
BELGIQUE	1938	67.016	48	125	146.050	59	57
	1950	139.932	100	62	246.240	100	35
	1954	206.858	148	42	439.623	178	20
	1958	238.018	170	38	633.349	257	14
	1959	235.000	168	39	710.000	288	13
FRANCE	1938	500.000	77	84	1.900.000	125	22
	1950	650.500	100	64	1.520.000	100	27
	1954	1.225.000	188	35	2.677.000	176	16
	1958	1.570.000	241	28	4.512.000	296	10
	1959	1.350.000	207	33	5.019.000	330	9
ITALIE	1938	150.964	32	290	289.174	85	151
	1950	463.867	100	100	339.659	100	137
	1954	1.511.126	326	31	744.299	219	64
	1958	2.354.007	507	21	1.421.297	418	34
	1959	2.441.959	526	20	1.644.247	484	30

(1) République Générale sans la Sarre

(2) Calculs effectués sur la base de données extraites des Statistiques Générales de l'O.E.C.E. pour les années 1950, 1954, 1958 et 1959 et des annuaires statistiques nationaux pour 1938.

TABLEAU N° 14
Suite

PAYS	ANNEES	C A T E G O R I E D E V E H I C U L E S					
		Cycles à moteur auxiliaire et motocycles d'une cylindrée supérieure à 50 cm ³		Voitures privées et taxis			
		Nombre	Indices 1950 = 100	Nombre d'habitants par véhicule (3)	Nombre	Indices 1950 = 100	Nombre d'habitants par voiture (3)
LUXEMBOURG	1938	3.292	70	91	7.668	81	39
	1950	4.700	100	63	9.450	100	31
	1954	8.561	182	36	18.532	196	16
	1958	10.454	222	30	31.137	329	10
	1959	10.080	214	32	33.450	354	10
PAYS-BAS	1938	60.301	63	145	99.986	72	87
	1950	95.299	100	105	138.625	100	72
	1954	130.486	137	81	219.411	158	48
	1958	178.000	187	62	420.000	303	26
	1959	176.423	185	64	450.391	325	25
C. E. E.	1938	1.638.284	72	87	3.157.736	110	45
	1950	2.267.844	100	68	2.854.644	100	54
	1954	5.382.031	237	30	5.492.223	192	29
	1958	6.528.752	287	25	9.953.874	348	16
	1959	6.162.802	271	27	11.362.756	398	15

(1) Voir renvoi (2) page précédente

R O U T E

TABLEAU n° 15

MATERIEL DE TRANSPORT MARCHANDISES (en milliers)
(Effectifs et capacité)

Indice 100 = 1950

PAYS	Petits et moyens camions (inf. à 5 t)		Grands camions (sup. ou = à 5 t)		Tracteurs		T O T A L		Remorques	Capacité totale en :1000 t
	N.	Ind.	N.	Ind.	N.	Ind.	N.	Ind.		
ALLEMAGNE	207,8	57	6,3	32	30,1				64	
1950	362,6	100	19,9	100					100	211,6
(2)	554,0	153	72,6	365	40,3		122,8		174	160,8
1958	544,2	150	58,6	294	41,5		114,5		168	153,4
1959	523,1	144	66,0	331	39,1		107,7		164	139,0
BELGIQUE	75,6	63	2,2	25					61	6,7
1950	119,3	100	8,7	100					100	9,2
1956									112	
1958									122	28,3
1959									127	
FRANCE	319,0	69	116,0	113					77	
1950	60,0	100	103,0	100					100	
1956	1.088,0	236	140,7	137	17,7		90,2		221	48,4
1958	1.246,9	271	161,5	157	23,7		100,9		254	64,1
1959	1.314,4	286	169,6	165			93,7(1)		263	73,1
ITALIE	72,6	38	9,0	30	0,2				37	8,4
1950	193,0	100	29,7	100					100	27,1
1956	449,0	233	39,8	134			96,8(1)		219	46,2
1958	458,9	238	51,8	174	0,9		102,8		230	33,8
1959	503,0	261	56,7	191	1,1		107,3		251	35,4

(1) Sauf tracteurs

(2) Sans la Sarre (total général avec la Sarre, pour l'année 1959 = 644,0)

(3) Chiffre révisé : 225,9

R O U T E

TABLEAU n° 15 (suite)

Indice 100 = 1950

MATERIEL DE TRANSPORT MARCHANDISES (en milliers)

(Effectifs et capacité)

PAYS	Petits et moyens camions (inf. à 5 t)		Grands camions (sup. à 5 t)		Trac- teurs		T O T A L		Remorques	Capacité : totale en : 1000 t			
	N.	Ind.	N.	Ind.	N.	Ind.	PRIV.	PROF.			Total général	Ind.	N	Ind.
LUXEMBOURG	3,4	81	0,8(4)										
	4,2(5)	100	0										
	6,7	159	0,9										
	6,8	162	0,8										
PAYS-BAS	44,5	66	0,2	5	3,7	112			48,4	68	6,8	51	
	67,3	100	4,1	100	3,3	100			71,4 (7)	100	13,4	100	
(6)	83,9(8)	125	28,8	702	4,6	139	(9)		117,3	164	10,9	81	382
	94,8	141	29,9	729	5,2	157			130,0	182	11,0	82	
	111,8	166	26,6	649	5,3	161			143,7	201	24,4	182	

(4) Chiffre réparti entre les petits et grands camions

(5) Dont 2,3 pour lesquels la charge utile est comprise entre 2 et 10 tonnes

(6) Les chiffres indiqués dans le Bulletin annuel de statistiques de transports européens des Nations Unies ont été révisés sur la base des résultats publiés dans "Statistiek der motorrijtuigen";

Les camions de charge utile inconnue sont compris dans la catégorie des camions de charge inférieure à 5 tonnes;

Les données de 1938 ne sont pas disponibles.

(7) Chiffre révisé : 74,7

(8) Ce chiffre comprend environ 5.500 véhicules de capacité indéterminée.

(9) PRIV. : 86,1 - PROF. : 27,3 - Exploitants inconnus : 3,9 -

(10) Sauf tracteurs.

NAVIGATION INTERIEURE
MATERIEL DE TRANSPORT MARCHANDISES
 (Effectifs et Capacité)

TABLÉAU N° 16

PAYS	ANNEES	AUTOMOTEURS				CHALANDS				FLOTTE TOTALE			
		Nombre		Capacité en t.		Nombre		Capacité en t.		Nombre		Capacité en t.	
		Chiffres absolus	Indi-ces	Chiffres absolus	Indi-ces	Chiffres absolus	Indi-ces	Chiffres absolus	Indi-ces	Chiffres absolus	Indi-ces	Chiffres absolus	Indi-ces
ALLEMAGNE (1)	1950	1.780	100	568.385	100	3.452	100	2.481.159	100	5.232	100	3.049.574	100
	1959	4.372	246	2.215.726	390	3.501	101	2.606.722	105	7.873	150	4.822.448	158
BELGIQUE	1950	3.474	100	1.081.607	100	2.869	100	1.309.195	100	6.343	100	2.390.802	100
	1959	5.096	147	1.900.687	176	1.278	44	695.133	53	6.374	100	2.595.820	108
FRANCE	1950	2.535	100	824.000	100	6.908	100	2.463.000	100	9.443	100	3.287.000	100
	1959	4.550	179	1.651.914	200	5.623	81	2.019.006	82	10.173	108	3.670.920	112
ITALIE	1950	243	100	26.128	100	1.122	100	93.893	100	1.365	100	120.021	100
	1959	503	207	45.054	172	1.882	166	101.251	108	2.385	175	146.305	122
PAYS-BAS	1950	6.781	100	940.991	100	10.441	100	3.349.994	100	17.222	100	4.290.985	100
	1959	10.171	150	2.255.253	240	8.489	81	2.731.910	81	18.660	108	4.987.163	116
C.E.E.	1950	14.813	100	3.441.111	100	24.792	100	9.697.271	100	39.605	100	13.138.382	100
	1959	24.692	167	6.068.634	234	20.773	84	8.154.022	84	45.465	115	16.222.656	123

(1) Sans la Sarre

NAVIGATION INTERIEURE
MATERIEL DE TRANSPORT MARCHANDISES
CAPACITE DE CHARGE MOYENNE

TABLEAU N° 17

PAYS	ANNEES	AUTOMOTEURS			CHALANDS			FLOTTE TOTALE	
		Capacité de charge moyenne en t.	Indices	Capacité de charge moyenne en t.	Indices	Capacité de charge moyenne en t.	Indices	Capacité de charge moyenne en t.	Indices
ALLEMAGNE	1950	319	100	719	100	523	100	523	100
	1959	507	159	744	103	612	105	612	105
BELGIQUE	1950	311	100	456	100	377	100	377	100
	1959	373	120	544	119	407	108	407	108
FRANCE	1950	325	100	357	100	348	100	348	100
	1959	363	112	359	101	361	104	361	104
ITALIE	1950	107	100	84	100	88	100	88	100
	1959	90	84	54	64	61	69	61	69
PAYS-BAS	1950	139	100	321	100	249	100	249	100
	1959	222	160	322	100	267	107	267	107
C.E.E.	1950	232	100	391	100	332	100	332	100
	1959	327	141	392	100	357	107	357	107

TABIEAU N° 18

CHEMINS DE FER

TRAFIC VOYAGEURS

NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTES

(en milliers) - Indice 1950 = 100

PAYS	ANNÉES									
	1937	1950	1954	1955	1956	1957	1958	1959		
ALLEMAGNE (P.B.)	Nombre	1.370.596	1.494.516	1.625.409	1.721.722	1.742.795	1.639.296	1.605.604		
	Indices	100	109	118	125	127	119	117		
BELGIQUE (S.N.C.B.)	Nombre	217.973	227.333	233.242	245.161	225.951	227.970	216.224		
	Indices	100	105	107	113	104	105	100		
FRANCE (S.N.C.F.)	Nombre	626.412	545.536	509.222	525.712	551.536	552.551	567.637		
	Indices	115	100	93	96	101	101	104		
ITALIE (F.S.)	Nombre	146.228	344.087	390.403	393.599	375.633	374.365	374.845		
	Indices	42	100	113	114	109	109	109		
LUXEMBOURG (C.F.L.)	Nombre	4.608	10.625	11.505	11.850	11.876	11.409	10.546		
	Indices	43	100	108	111	112	107	99		
PAYS-BAS (N.S.)	Nombre	79.125	158.356	172.178	184.545	189.385	186.585	187.292		
	Indices	50	100	109	116	119	118	118		
C.E.E.	Nombre	2.862.387	2.646.146	2.796.429	2.962.248	3.087.197	2.992.176	2.962.348		
	Indices	109	100	105	112	116	113	112		

TABLEAU N°19

CHEMINS DE FER

TRAFIC VOYAGEURS

NOMBRES DE VOYAGEURS - KILOMETRES

(en millions) - Indice 1950 = 100

PAYS	ANNÉES									
	1937	1950	1954	1955	1956	1957	1958	1959		
ALLEMAGNE (D.B.)	Nombre	50.096	31.579	36.216 (1)	39.309 (1)	42.545(1)	44.297	42.593		
	Indices	159	100	115	124	125	140	135		
BELGIQUE (S.N.C.B.)	Nombre	6.446	7.047	7.562	7.846	8.333	8.213	8.602		
	Indices	91	100	107	111	118	116	122		
FRANCE (S.N.C.F.)	Nombre	26.983	26.401	26.570 (2)	27.781 (2)	30.761(2)	32.631	32.314		
	Indices	102	100	101	105	116	124	122		
ITALIE (F.S.)	Nombre	10.492	19.949	21.529	22.555	24.386	24.913	25.670		
	Indices	53	100	108	114	122	125	129		
LUXEMBOURG (C.F.L.)	Nombre	78	227	247	254	257	258	249 (3)		
	Indices	34	100	109	112	113	113	110		
PAYS-BAS (N.S.)	Nombre	3.032	6.228	7.061	7.573	7.687	7.612	7.466		
	Indices	49	100	113	122	123	122	120		
C.E.E.	Nombre	97.127	91.431	99.185	105.418	113.969	117.924	116.894		
	Indices	106	100	108	115	125	129	128		

(1) Y compris le trafic routier et maritime de la D.B.
 (2) Y compris les résultats du trafic effectué par les services routiers de substitution
 (3) Y compris les résultats du trafic routier.

CHEMINS DE FER
TRAFFIC VOYAGEURS

PARCOURS MOYEN D'UN VOYAGEUR (en km.)

Indice 100 = 1950

PAYS	A N N E E S			
	1937	1950	1954	1958
ALLEMAGNE (D.B.)	27,7	23,0	24,2	26,0 (1)
	120	100	105	113
BELGIQUE (S.N.C.B.)	29,6	32,5	33,3	37,7
	91	100	102	116
FRANCE (S.N.C.F.)	43,1	47,5	53,1	53,5
	91	100	112	123
ITALIE (F.S.)	71,8	58,0	55,1	68,6
	124	100	95	118
LUXEMBOURG (C.F.L.)	17,0	21,3	21,4	21,8
	80	100	100	102
PAYS-BAS (N.S.)	38,3	39,3	41,0	40,0
	97	100	104	102
				1959
				26,4 (1)
				115
				37,2
				114
				56,3
				118
				68,7
				118
				19,9
				93
				39,6
				101

(1) Y compris le trafic routier et maritime de la D.B.

TABLEAU N° 21

CHEMINS DE FER

TRAFFIC MARCHANDISES
TONNES TRANSPORTÉES

(transports commerciaux)

(en milliers)

PAYS	ANNÉES					INDICES							
	1937	1950	1954	1958	1959	du trafic				de la production industrielle (1)			
						1937	1954	1958	1959		1937	1954	1958	1959
ALLEMAGNE (D.B.)	448.636	231.042	264.626	275.947	281.947(2)	194	114	119	122	99	155	215	221
BELGIQUE (S.N.C.B.)	94.768	61.467	62.485	58.433	41.988	154	102	95	68	87	120	129	134
FRANCE (S.N.C.F.)	222.534	151.691	169.197	211.933	212.720	147	111	140	140	89	121	168	173
ITALIE (F.S.)	51.634	36.655	45.412	46.921	50.101	141	124	128	137	80	144	184	207
LUXEMBOURG (C.F.L.)	11.315	12.846	14.736	16.859	17.304	88	115	131	135	104	115	135	147
PAYS-BAS (N.S.)	.	21.199	25.108	23.598	24.575	.	118	111	116	63	130	152	167
C.E.E.	.	514.900	581.564	633.691	628.635	.	113	123	122	90	139	184	194

(1) Sans bâtiment

(2) Y compris le trafic autre que par fer

TABLÉAU N° 22

CHEMINS DE FER

TRAFFIC MARCHANDISES

TONNES-KILOMETRES

(transports commerciaux) - (en millions)

PAYS	ANNÉES					INDICES							
						du trafic		de la production industrielle (2)					
	1937	1950	1954	1958	1959	1937	1954	1958	1959	1937	1954	1958	1959
ALLEMAGNE (D.B.)	72.203	39.682	44.536	47.917	50.137 (1)	182	112	121	126	99	155	215	221
BELGIQUE (S.N.C.B.)	6.852	5.538	5.758	5.889	6.118	124	104	106	110	87	120	129	134
FRANCE (S.N.C.F.)	33.712	38.932	41.540	52.880	53.370	87	107	136	137	89	121	168	173
ITALIE (F.S.)	11.635	10.132	12.859	13.072	14.328	115	127	129	141	80	144	184	207
LUXEMBOURG (C.F.L.)	159	432	506	583	594	37	117	135	137	104	115	135	142
PAYS-BAS (N.S.)	.	3.016	3.373 (1)	3.124	3.210 (3)	.	112	104	106	63	130	152	167
C.E.F.	.	97.732	108.572	123.465	127.757	.	111	126	131	90	139	184	194

(1) Y compris le trafic autre que par fer. - (2) Sans bâtiment. - (3) Trafic par wagons complets seulement.

CHEMINS DE FER

TRAFIC MARCHANDISES

PARCOURS MOYEN D'UNE TONNE

(transports commerciaux) - (en kilomètres)

PAYS	1954	1955	1956	1957	1958	1959
ALLEMAGNE (D.B.)	168,2	168,0	171,8 (1)	177,5 (1)	173,6 (1)	177,8 (1)
BELGIQUE (S.N.C.B.)	92,2	95,2	98,1	98,7	100,8	103,6
FRANCE (S.N.C.F.)	246,0	245,0	246,0	247,0	250,0	251,0
ITALIE (F.S.)	283,0	268,8	262,2	258,9	278,6	286,0
LUXEMBOURG (C.F.L.)	34,3	34,8	35,1	34,1	34,5	34,3
PAYS-BAS (N.S.)	.	.	.	.	.	.

(1) Y compris le trafic routier et maritime de la D.B.

TABLEAU N° 24

NAVIGATION INTERIEURE

TRAFIC MARCHANDISES

TONNES TRANSPORTEES

(en milliers)

PAYS	ANNÉES				INDICES						1958 = 100		
	1938	1950	1954	1958	1959	du trafic		de la production industrielle		(1)			
						1938	1954	1958	1959			1937	1954	1958	1959
ALLEMAGNE	119.000	71.854	109.385	137.000	141.594	166	152	191	197	99	155	215	221
BELGIQUE	39.333	36.277	51.093	51.229	54.411	108	141	141	150	87	120	129	134
FRANCE	45.018	42.453	52.737	63.466	62.338 (2)	106	124	149	147	89	121	168	173
ITALIE	.	1.421	2.252	2.386	2.451	.	158	168	172	80	144	184	207
PAYS-BAS	89.390	76.424	96.092	126.142	128.779	116	125	164	167	104	115	152	167
C.E.E.	.	228.929	311.559	380.223	389.573	.	136	166	170	63	130	184	194

(1) Sans bâtiment - (2) Chiffre provisoire

Sources : Bulletin annuel de statistiques de transport européens des Nations Unies pour 1950, 1954, 1958 et 1959

Pour 1938 : Allemagne : Statistisches Jahrbuch 1960

Belgique : Renseignements communiqués par l'Administration de la marine et de la navigation intérieure

France : Annuaire statistique 1959

Pays-Bas : Statistiek van de bevrachtingen en van de wachttijden in de wilde binnenvaart in Nederland, 1938, page 5 - chiffre correspondant à la navigation intermittente.

TABEAU N° 25

NAVIGATION INTERIEURE

TRAFIC MARCHANDISES

TONNES KILOMETRES

(en millions)

PAYS (1)	I N D I C E S										1950 = 100		
	1938	1950	1954	1958	1959	du trafic				de la production industrielle			
						1938	1954	1958	1959	1937	1954	1958	1959
ALLEMAGNE	22.887	16.752	25.054	32.768	33.098	137	150	196	198	99	155	215	221
BELGIQUE	2.939	2.998	4.116	4.326	4.813	98	137	144	160	80	120	129	134
FRANCE	8.256	6.730	8.271	9.425	9.450 (4)	123	123	140	140	89	121	168	173
PAYS-BAS	2.569 (2)	10.083	13.314	16.962	17.296	.	132	168	171	104	115	135	167

(1) Les données ne sont pas disponibles pour l'Italie

(2) trafic intérieur seulement

(3) sans bâtiment

(4) chiffre provisoire

OLEODUCS EN EXPLOITATION

Trajet du pipe-line	Nom de la compagnie exploitante	Diamètre des conduites en cm	Capacité de transport en millions de tonnes par an		Nature des produits transportés
			initialo	finale	
1. Le Hâvre-Paris	TRAFIL	25	1,3	2,2	produits raffinés
2. Le Havre-Petit-Couronne	SHELL-BERRE	25	2,3	3,0	brut
3. Parentis-Bec d'Ambès	ESSO-REP	40	1,5	3,0	brut
4. Wilhelmshaven-Cologne	NORD-WEST ÖLLEITUNG G.m.b.H.	70	9,0	22,0	brut
5. Wesel-Gelsenkirchen	GELSENBERG BENZIN AG	40	4,0	6,0	brut
6. Raguse-Augusta	GULF-ITALIA	30 (dérivation vers Magnisi 75)	2,0	.	brut
7. Vado Liguro-Treviso	SARPOM	20	1,0	1,3	brut
8. Gênes-Rho	CONDOR (Groupe SHELL)	30	1,1	2,0	brut
9. Rotterdam-Cologne	N.V. ROTTERDAM RIJN PIJPLEIDING MAATSCHAPPIJ	60	8,5	20,0	brut

Sources : Conférence européenne des ministres des transports - IX - Conseil des ministres - Résolutions octobres 1959
Publications spécialisées.

OLEODUCS PROJETES

Trajet du pipo-lino	Nom de la compagnie exploitante	Diamètre des conduites en cm	Capacité de transport en millions de tonnes par an		Nature des produits transportés	Date de la mise en oeuvre probable
			initialo	finale		
1. Marsoillo-Strasbourg-Karlsruhe	PISEUR	70/90	10,0	30,0	brut	début 1963
1 a. Karlsruhe-Ingelstadt	Konsortium KARLSRUHE-BAYERN- ÖLLEITUNG	55	4,0	.	brut	janvier 1963
2. Gênes-Aigle	OLEODOTTI INTERNA- ZIONALI	70	6,0	10,0	brut	fin 1961
3. Gênes-Milan-Ingolstadt-Stuttgart	OLEODOTTI INTERNA- ZIONALI	.	.	.	brut	fin 1962
4. Venise-Innsbruck-Munich	SÜDPETROL AG	70	3,0	6 - 8	brut	inconnue
5. Venise/Trieste-Vienne	.	70	.	.	brut	inconnue

Sources : Conférence européenne des ministres des transports - IX - Conseil des ministres - Résolutions - octobre 1959

Publications spécialisés.

OLEODUCS

QUANTITES TRANSPORTÉES

OLEODUCS	UNITE	ANNÉES						
		1954	1955	1956	1957	1958	1959	
1. <u>Le Havre-Paris</u> vers Paris (1) vers Le Havre (1)	m3 m3	818.609 339.651	1.362.198 247.584	1.741.624 165.495	1.586.535 100.536	2.014.167 37.604	2.097.700 192.700	
2. <u>Parentis-Bec d'Ambès</u> vers Bec d'Ambès (2)	t	-	-	-	-	1.200.000 env.	1.230.000 env.	
3. <u>Gênes-Milan-Rho</u> vers Milan-Rho (2)	t	-	-	1.201.276	1.183.289	1.594.440	2.073.494	
4. <u>Vado-Liguro-Treccato</u> vers Treccato (2)	t	-	-	762.440 (3)	822.179	821.642	845.816	
vers Vado-Liguro (1) (3)	t	-	-	133.886	37.235	19.210	15.844	
5. <u>Raguse-Augusta</u> vers Augusta (2)	t	-	-	250.000 env.	500.000 env.	.	.	
6. <u>Wilhelmshaven-Cologno</u> (2)	t	-	-	-	-	-	5.800.000	

(1) produits raffinés

(2) pétrole brut

(3) chiffres correspondant au trafic local, sauf 1.908 t en 1956

(4) à ce chiffre s'ajoutent 127.913 t correspondant au trafic local

Sources : Pipe-Line Le Havre-Paris : Comité professionnel du Pétrole. Éléments statistiques
 Pipe-line Parentis-Bec d'Ambès : estimation faite sur la base de la production du gisement de Parentis
 Pipe-lines Gênes-Milan-Rho et Vado-Liguro-Treccato : I.S.T.A.T.
 P-1 Raguse-Augusta : estim. de l'I.E.N.I. - P-1 Wilhelmsh.-Col.: (x)

(x) Nord-West Ölloitung GmbH

MÉMORANDUM SUR L'ORIENTATION A
DONNER A LA POLITIQUE COMMUNE DES TRANSPORTS

ANNEXE III

INDEX ALPHABETIQUE

I N D E X A L P H A B E T I Q U E

Pages (Points)

Ex. 10(15) = page 10 (point 15)

I/10 = Annexe I, page 10

II/T.2 = Annexe II, Tab.2

A

- Accélération du rythme du Traité 122(184)
- Accès à la profession 29(41), 103(155), 104(156-157), I/57
- Accidents et maladies professionnelles 57(85), 110(169)
- Accords bilatéraux et internationaux I/50, 51
- Accord concernant la sécurité sociale des bateliers rhénans 109(168), 111(170), I/29,30,68,74
- Accord général portant réglementation économique des transports routiers internationaux 110(170) I/30,68,76
- Accords particuliers (tarifaires) 77(114), 97(145)
- Accords de commerce 33(47)
- Accords de partage de trafic I/47
- Accord de Petersberg I/81
- Accumulation des aspects spéciaux 11(11)
- Acte de Mannheim I/50, 73, 40(63)
- Admission des transporteurs non résidents 35(51), 49(71), 84(123), 87-88 (127-130), 109 (166), 126(187), I/27, 51, 52
- Agriculture voir Politique agricole
- Aides 27(35,36), 36(56), 47(69), 64(96), 78(79(116), 124(187), I/59,
- Aides à l'exportation 33(47)
- Application des règles générales du Traité 24-33(29-47),
- Approbation des tarifs 98(146),
- Articles du Traité Voir Traité
- Aspects spéciaux 11-20(11-26), 21(27), 34(50), I/14-20,
- Assemblée Parlementaire Européenne (A.E.P.) I/83-86

.../...

- Assurance 37(126), 87(128), 93(138)
- Autonomie financière 65(98-99),
- Autorisations de transport 90(132), 93(138), I/55,57,
- Auxiliaires de transport 38(61), 91(134), I/48,
- A.V.E.R. I/48,

B

- Ateliers rhénans (accord de sécurité sociale) 109(168), 111(170), I/29, 30, 68, 74,
- BEYER (Dr. Paul) I/69,
- Bourses des fret 102-103(153), 105(157), I/60
- BRAND (M. Friedrich) I/69
- BRUNET (Monsieur) I/76
- Bureau International du Travail (B.I.T.) I/74

C

- Canalisation de la Moselle I/50,
- Caractère itinérant de la fonction I/21, 24, 25, 28
- C.E.C.A. 40(63), 95(143), 127(188), I/80-86,
- Chambre de Commerce Internationale (C.C.I.) I/61-64,
- Chemins de fer : évolution du trafic I/6, 12, 13,
longueur des lignes I/6, II/T.8
matériel roulant I/7, II/T.11, 12, 13;
monopole I/16, 32,
personnel (effectifs) I/6, 21, 23, II/T.6,
situation et évolution I/6-8,
tarification 97(145),
transports par route I/55, 57,
- Circulation et sécurité 70(108), 87(126), 93(138), I/21, 47, 77,
- Classes moyennes (politique des) 105(158),
- Commission Centrale pour la Navigation du Rhin I/60, 72, 74,
- Commission Economique pour l'Europe (E.C.E.) I/46
- Compensation des obligations 20(25), 36(56), 53(77), 61(92), 65(99), I/44, 65, 66,

.../...

- Comptabilité des entreprises 93(138), 100(150), 101(152), 105(157), I/78,
- Compte propre (transports pour) 67-68(107), I/17, 38, 51, 55, 60, 61, 65, 79,
- Concessions 18(23), I/35, 36, 84,
- Concurrence 10(9), 27-29(36-40), 51-52(73-75), I/32
- Conditions de travail 56(83), 57(84-85), 63(95), 87(126), 91(133), 109(167), 110(170), I/22, 25, 28, 29, 30, 67, 68,
- Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) 127(188), I/46, 53, 72, 77, 78, 79,
- Conférence permanente des Chambres de Commerce de la C.E.F. I/53, 64,
- Congrès payés 58(87),
- Congrès de Vienne I/49, 50, 59, 73,
- Connaissance des prix de revient et des coûts économiques 115-116(177),
- Considérations économiques 10-22(9-28),
- Consommation d'énergie I/4, II/T.3, 4, 5,
- Consortium pour la Navigation Rhénane I/60,
- Consultation (procédure de) 41-42(65), 120-121(179-182),
- Contingentements en général 31(42), 66(101), 87(126), I/57, 65,
en trafic international 89-91(131-133), 126(187), I/51, 52,
en trafic national 88(130), 103-104(155-157), 126(187), I/33, 37, 38,
- Contingent européen global 91(133),
- Contrat de transport international 87(126), 125(187),
- Contrôle des prix et conditions de transports 99-103(149-154), 126(187),
- Contrôle et sanctions de l'application de la politique commune 112-113 { 173-174},
- Conventions CIM, CIV 87(126), I/49,
- Convention C.M.R. 87(126), I/77,
- Convention EUROP I/49,
- Convention européenne concernant la sécurité sociale des travailleurs des transports 109(168),

.../...

- Convention sur la circulation routière I/77
- Coordination des investissements 13(14), 69-70(108), 106-107(160-163), I/55, 57, 62, 63, 84, 85
- Coordination tarifaire I/55,56
- Coordination technique 14(16), I/48, 55, 79,
- Coordination des transports 25(32), 27(37), 36(56), I/18, 33, 34, 44, 53, 62, 66, 75,
- Cour de Justice (recours à la) 112(173),
- Courants de trafic 16(19),
- Coût économique des transports 99(147), 108(165), 115-116(177), I/54, 57, 76,

D

- Demande de transport 16-17(18-20), 67(105-106), I/18, 19,
- Demande de transport (inélasticité de la) 16-17(18-20), I/18, 19
- Densité des voies de communication I/5, 8, 10,
- Déséquilibre des courants de trafic 16(19), I/18,
- Différences techniques entre les modes de transports I/15, 16,
- Discriminations selon art. 79 § 1 34(49), 37(58), 47(69), 60(89), 64(97), 76-77(114), 100(150-151), 124(187), I/84,
- Discriminations autres 37(58), 47(69), 64(97), 77(115), 100(150), 124(187),
- Dispositions fiscales voir "Fiscalité"
- Dispositions sociales voir "sociales"
- Document de transport 77(114), 100(150), 101(152),
- Droit d'établissement 26(33), 29-31(41-42), 49(71), 88(128), 91-92(134-137), 126(187), I/51, 52,
- Dumping 27(36), 29(40),
- Durée du travail voir "Conditions de travail"

.../...

E

- E.C.E. (Commission Economique pour l'Europe) I/46,
- Ecrémage du trafic 18(23),
- Effectifs du personnel des chemins de fer I/6, 21, 23, II/T.6
- Effectifs du personnel des transports I/22, 23,
- Egalité de traitement 20(25), 60-64(88-97), I/54, 57, 59, 61, 62, 63, 65, 67,
- Electrification des chemins de fer I/7, II/T.9,
- Energie (consommation) I/4, II/T.3, 4, 5,
- Ententes 27(36), 48(69), 64(97), 81(119), 98(146), 111(170), I/85,
- Entretien des voies de communication 93(138),
- Evolution du trafic ferroviaire I/6, II/T.10, 18, 19, 20, 21, 22,
- Evolution du trafic routier I/12, 13,
- Evolution du trafic fluvial I/10, II/T.24, 25,
- EUROFIMA I/46,

F

- Fédération Internationale des Syndicats Chrétiens des transports (C.I.S.C.) I/66,
- Fédération Internationale des Travailleurs des Transports (I.T.F.) I/64, 65,
- Financement international des investissements 107(162),
- Fiscalité, 32(44), 62-63(92-94), 86(126), 91(133), 107-108(164), I/43, 44, 65, 85,
- Fondements de la politique commune des transports 10-42(9-65),
- Fondements économiques de la politique commune des transports 10-22(9-28),
- Fondements juridiques de la politique commune des transports 24-42(29-65),

.../...

- Fonds Social Européen 101(161)
- Formation professionnelle 12(17), 51(83), 96(152), 101(161), I/27, 68,
- Formation scolaire des enfants des bateliers 110(168), I/24,
- Formes d'exploitation 104-105(158-159),
- Fourchettes (tarification à) 96-99(144-148), 101-102(152-153), 126(187), I/65,
- Frais de circulation 12(13),
- Frais fixes et frais variables 14(16)
- Fret de retour 16(19), 68(107), I/17, 18,
- Frontières (passage des) 37(59), 47(69), 80-81(117-118),

G

- Garanties techniques et professionnelles 15(17), 67(104), 104(157),
- Gemeinwirtschaftlichkeit I/31, 32,
- Gréement des bateaux I/47

H

- Harmonisation des législations 22(28), 32(46), 92(138), I/82
- Harmonisation tarifaire I/82,
- Harmonisation technique 70(108), 90(132), 92(138), I/57
- Harmonisation de chaque mode de transport 25(32), 109(166), I/82,
- Hyperconcurrence 66(103), 97(144), I/84

I

- Imputation des frais d'infrastructure 12(13), 13(15), 62(93), 65(99), 86(126), 108(165), I/15, 44, 54, 65,
- Inélasticité de l'offre et de la demande 16-17(18-20), I/13
- Infrastructure (Recommandations de la Commission) 106(160), I/64, 86,
- Intégration des transports 49(71), 83-93 (121-139),
- INTERFRIGO I/49,

.../...

- Interstate Commerce Commission I/62, 84,
- Intervention des pouvoirs publics 12-15(13-15), 53-55(76-81), I/14, 31, 44, 57, 63
- Investissements dans les transports en général 36(53), 54(79), 106-107(160-163), I/4, 15, 45, 46, 59, 65, 79, II/T.2
- Investissements d'infrastructure 12(13), 69-70(108), 106-107(160-163), I/9, 15, 32, 45, II/T.2
- Investissements dans les parcs 69-70(108), I/11, 46, II/T.2, 7,
- Investissements (coordination des) 13(14), 69-70(108), 106-107(160-163), I/55, 57, 62, 63, 84, 85,
- Investissements (financement international) 107(162),
- Investissements (rentabilité des) 13(14-15), 54(79), 69(108), 107(163),

K

- KAPTEYN (Rapport) I/33, 53, 83, 84

L

- Législations (rapprochement et harmonisation des) 22(28), 32(46), 92(138),
- Liberté d'action des entreprises 66-67(100-104),
- Liberté d'établissement 29-31(41-42), 88(128), 91-92(134-137), I/52,
- Liberté tarifaire 16-17(20), 18(23), 66(100),
- Liberté de transit 87(126), 90(133), 125(187),
- Libre choix de l'utilisateur 67-68(105-107), I/54, 57, 58, 63, 84,
- Libre circulation des services 27(35), 31(43), 36(55), 57(84),
- Livre gris (navigation) I/74,
- Longueur des voies de communication I/5, 6, 8, 10, II/T.8,

M

- Maladies professionnelles et accidents 57(85), 110(169),
- Main d'oeuvre des transports I/22, 23, 24,
- Matériel de transport des chemins de fer I/7, II/T.11, 12, 13,

.../...

- Matériel de transport routier I/10, II/T.14, 15,
- Matériel de transport de la navigation intérieure I/10, II/T.16, 17,
- Matériel de transport (standardisation du) 70(108), 93(138),
- Mercuriales des prix 102(153),
- Mesures de la politique commune 76-113(113-175),
- Mesures de contrôle et sanctions 112-113(173-175),
- Mesures fiscales 107-108(164),
- Mesures sociales 109-111(166-170),
- Mesures tarifaires 94-103(140-154),
- Mesures techniques 70(108), 92(138), I/46, 47,
- Mise en oeuvre de la politique commune 72-113(109-175),
- Mobilité des entreprises de transport 16(19), I/16, 17,
- Monopole 17(21), 27(36), 48(69), 64(97), 81(119), 95(142), I/19,
- Moselle (canalisation de la) I/50,

N

- Navettes touristiques (transports routiers) 90(132),
- Navigation maritime et aérienne 38-39(62), I/55, 85,
- Navigation intérieure : évolution du trafic I/8, 12, 13,
- Navigation intérieure : longueur des voies I/8, II/T.8, 9,
- Navigation intérieure : matériel I/9, II/T.16, 17,
- Navigation intérieure : nombre d'entreprises I/16,
- Navigation intérieure : réglementation I/50, 60,
- Navigation intérieure : situation I/8 à 10, et évolution
- Navigation intérieure : tarification I/42,
- Neutralité fiscale 107-108(164-165), I/44, 65,
- Normalisation des comptes des chemins de fer 105(158), I/78,

.../...

O

- Obligation d'exploiter 17(21), 18(22), 66(101),
- Obligations de service public 17/20(21-26), 61(92), I/31, 32, 33, 54, 55, 61,
- Obligation de transporter 17(21), 19(21), 66(101),
- Obligations tarifaires 15(17), 17(21), 18-19(23), I/39, 40,
- Objectifs de la politique commune 46-58, (67-87),
- Offre de transport 13-14(16), 66-67(100-104), I/18, 35,
- Offre de transport (inélasticité) 16-17(18-20), I/18,
- Organisation des transports 51-52(73-75), 94-112(140-172),
- Organisations internationales commerciales 33(47), 112(172),
- Organisations professionnelles 97(145), 105(159), 127(188), I/53 à 68,
- Orientation de la politique commune 44-70(66-108),

P

- Partage de trafic 14(16), I/47, 48, 60
- Passage des frontières 37(59), 47(69), 80-81(117-118),
- Pays tiers 33(47), 39(63), 40(64), 49-50(72), 93(139), 112(172),
- Péages 108(165),
- Péréquation tarifaire 18(23),
- Période de transition 35(51), 83(122), 88(128), 91(134), 123-126(186-187),
- Personnel des chemins de fer I/6, 21, 23, II/T.6,
- Personnel des transports I/22, 23,
- Pipe-lines I/13, 79, 80, II/T.26, 27, 28,
- Poids et dimensions des véhicules routiers 70(108), 87(126), 125(187), I/47, 57, 79,
- Politique agricole 53-55(76-81), 99(147),
- Politique commerciale 33(47), 53(76), 55(81), 112(172),
- Politique des classes moyennes 105(158),
- Politiques nationales des transports 25(31), 41(65), 96(144), I/31-52, 69, 70, 71,

.../...

- Politique régionale 36(54), 53-55(76-81), 69(108), 79(116), 99(147), 106(160),
- Ports et entreprises portuaires 38(61),
- Positions dominantes 96(144), 98(146), 111(171),
- Pouvoirs publics (intervention des) 12-13(13-15), 53-55(76-81), I/14, 31, 44, 57, 63,
- Principes de la politique commune 60-70(88-108),
- Prix de revient 16(19), 99(147), 107(163), 115-116(177), I/54, 56, 57, 58, 63, 70, 76, 84, 85,
- Prix-pilotes 96(144),
- Problèmes sociaux 56-58(83-87), I/21-30, 66, 67,
- Procédure de consultation 41-42(65), 120-121(179-182),
- Productivité des chemins de fer I/8, 54,
- Produit national (Part des transports) I/3, II/T.1,
- Publicité des prix et conditions de transport 19(23), 77(114), 86(128), 99-103 (149-154), 126(187), I/56, 58, 62, 67, 82, 85,

R

- Réalisation du Marché commun 47-48(68-70), 76-82(113-120),
- Recommandations de la Commission en matière d'infrastructure 106(160), I/64, 86,
- Recours à la Cour de Justice 112(173),
- Réductions tarifaires 20(26),
- Régionale (politique) voir "politique régionale"
- Règles communes (art. 75) 49(71), 83-91(121-133), 124(187), I/86,
- Règles de concurrence 27-29(36-40), I/86,
- Règlement n° 11 37(58), 76(114), 77(114-115), 100 (150), 113(178), 117(178),
- Réglementations voir pour chaque mode de transport
- Rémunération du personnel 58(87), I/26, 28, 66, 67, 68,
- Rentabilité des investissements 13(14-15), 54(79), 69(108), 107(163),
- Répartition du trafic 14(16), 17(20),
- Rhin (Acte de Mannheim) 40(63), I/50,

.../...

- Routes (transports routiers)
 - évolution du trafic I/12, 13
 - longueur des routes I/10, II/T.8
 - matériel de transport I/11, II/T.14 et 15
 - nombre d'entreprises I/15, 16,
 - réglementation I/51, 52,
 - tarification I/41, 58,
- RUEFF et ARMAND (rapport) I/70,
- Rythme de l'assouplissement des contingents 104(156),
- Rythme de mise en oeuvre de la politique commune 122-126(183-187),

S

- Salaires voir "rémunération"
- Sanctions de l'application de la politique commune 112-113(173-174),
- Sécurité et circulation 70(108), 87(126), 93(138), I/21, 46,
- Service public (obligations) 17-20(21-26), 61(92), I/31, 32, 33, 54, 55, 61,
- Services réguliers de transport routiers 90(132), 95(142), I/41,
- Services routiers des chemins de fer I/55, 57,
- Situation et évolution des modes de transport voir pour chaque mode de transport
- Situation financière des chemins de fer I/53, 54, 78,
- Sociales (dispositions) - sécurité sociale 32(45), 63(95), 87(126), 109-111 (166-171), I/21 à 30,
- Soutien 28(37), 34(49), 47(69), 64(97), 78-81(116), 124(187), I/82, 85,
- Standardisation du matériel 70(108), 93(138),
- Stand-still 36(55), 121(182),
- Statistiques 93(138), 117-118(178), I/2, 3, 85, annexe II
- Structure des chemins de fer 14(16), 15(17), 104(158), I/15-16
- Structure des entreprises de transport 13-15(16-17), 105(158-159), I/15-16, 20,
- Structure du marché des transports 15(26)

.../...

- Subventions 65(99), I/44, 59,
- Syndicats 127(188), I/64 à 68,

T

- Tarification de base 97(145), 102(153),
- Tarifications à fourchettes 96-99(144-148), 102(153), 126(187), I/65,
- Tarification ferroviaire I/39, 40,
- Tarification routière I/41, 58,
- Tarification voies navigables I/42,
- Tarifs de soutien voir "soutien"
- Tarifs spéciaux ou réduits 19-20(26), 97(145),
- Tarifs voyageurs 18-19(23), 95(142),
- Taxes compensatoires en matière d'élargissement des contingents routiers 91(133),
- Timing de la mise en oeuvre de la politique commune 73(111), 122-126(183-187),
- Tour de rôle I/39, 60,
- Trafic ferroviaire (évolution) voir "chemins de fer"
- Trafic routier (évolution) voir "routes"
- Trafic des voies navigables (évolution) voir "navigation intérieure"
- Traité de Rome (article du) :
 - art. 2 24(29), 35(52),
 - art. 3 24(29), 35(52),
 - art. 5 41-42(65), 121(182),
 - art. 7 36(55),
 - art. 8 122(185),
 - art. 48 à 51 32(45),
 - art. 52 à 58 29(41), 39(62), 49(71), 92(135), 125(187),
 - art. 57 30(42), 31(42), 92(135),
 - art. 59 à 66 27(35), 32(43), 38(62),
 - art. 74 24(29), 31, 25(32), 32(46), 33(48), 34(50), 35(52), 42(65),
 - art. 75 24(29), 25(32), 26(34), 29(40), 32(45)(46), 34(49, 50), 35(51, 52), 37(58), 49(71), 77(114), 83(122), 84(123-124), 85(125), 87(127), 88(128), 101(151), 124(187), 126(187) 36(55),
 - art. 76

.../...

- Traité de Rome (suite)

art. 77	27(35)(37), 28(37), 29(39), 64(96), 111(171), 124(187)
art. 78	28(37), 37(57),
art. 79	25(32), 34(49), 37(58), 47(69), 76(114), 77(114-115), 100(150), 100-101(151), 112(173), 124(187),
art. 80	28(37), 34(49), 36(51), 47(69), 54(80), 78(116), 111(171), 124(187),
art. 81	37(59), 47(69), 81(117),
art. 82	36(54),
art. 84	38(60), 38(62), 39(62),
art. 85 à 94	26(33), 27(36,37), 28(38, 39), 81(119),
art. 91	29(40),
art. 92	27(35), 27(37), 28(37), 29(39), 63(96),
art. 93	29(39),
art. 99	32(44),
art. 100 à 102	32(46), 33(48), 41(65),
art. 110 à 116	33(47), 42(65), 50(72), 55(81),
art. 117 à 121	32(45), 56(83), 57(85), 58(87),
art. 123 à 128	32(45),
art. 155	120(181),
art. 169 et 170	112(173),
art. 189	25(32),
art. 229	40(63),
art. 232 à 234	40(63),
- Transit (liberté de)	87(126), 90(133), 125(187),
- Transparence du marché des transports	101(152),
- Transport pour compte propre	67-68(107), I/19, 38, 51, 55, 60, 61, 65, 80,
- Transports combinés ou mixtes	I/48,
- Transports de voyageurs	19(23), 90(132), 95(142),
- Transporteurs non résidents	35(51), 49(71), 84(123), 87-88 (127-130), 109(166), 126(187), I/27, 51, 52,

.../...

U

- Union Internationale des Chemins de Fer (U.I.C.) I/53 à 56,
- Union Internationale de la Navigation Fluviale (U.I.N.F.) I/58 à 61,
- Union Internationale des Transports Routiers (I.R.U.) I/56 à 58,
- Universalité du Traité 26(35),
- Usagers des transports 67-68(105-107), 127(138), I/54, 57, 58, 61 à 64,

V

- Variations saisonnières du trafic 17(20), 19(24), 90(133),
- Voies navigables voir "navigation intérieure"
- Voyageurs (transports de) 19(23), 90(132), 95(142).