

Compte rendu officiel de la vingt-deuxième séance de l'Assemblée consultative du Conseil de l'Europe (Strasbourg, 26 septembre 1952)

Légende: Le 26 septembre 1952, les députés de l'Assemblée consultative du Conseil de l'Europe discutent le projet de Conseil européen des transports présenté le 24 septembre 1952 par Maurice Lemaire, ancien responsable de la SNCF, au nom de la commission des questions économiques.

Source: Conseil de l'Europe - Assemblée consultative. Compte-rendu des débats. Quatrième session ordinaire (Deuxième partie). 15 au 30 septembre 1952. Tome III. Séances 10 à 16. 1952. Strasbourg: Conseil de l'Europe.

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

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

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

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

URL:

http://www.cvce.eu/obj/compte_rendu_officiel_de_la_vingt_deuxieme_seance_de_l_assemblee_consultative_du_conseil_de_l_europe_strasbourg_26_septembre_1952-fr-861e6eb4-7a0c-4236-81e8-cf28113e8782.html

Date de dernière mise à jour: 31/10/2012

Compte-rendu officiel de la vingt-deuxième séance de l'Assemblée consultative du Conseil de l'Europe (Strasbourg, 26 septembre 1952)

[...]

M. Lemaire

[...]

Il nous faut donc, Monsieur le Président, mes chers collègues, agir, et agir sans perdre de temps. Pour mener cette action, il est apparu à votre commission plus efficace et plus rapide d'utiliser au maximum des organismes spécialisés existants qui sont aptes à travailler et ne demandent qu'à le faire – il en existe dans le domaine ferroviaire, dans celui des voies navigables, ainsi que dans le domaine des transports routiers – quitte d'ailleurs à les perfectionner aussi rapidement que possible pour les mettre en mesure de remplir la tâche qui leur serait ainsi dévolue. Il s'agit, comme l'indique le texte de la proposition qui vous est soumise, d'organismes tels que l'Union Internationale des Chemins de Fer, à laquelle sont rattachées toutes les administrations ferroviaires des quinze pays représentés ici, sauf l'Islande et l'Irlande, encore que l'Irlande ait des rapports plus ou moins lâches avec cet organisme.

Il s'agit aussi d'organismes tels que l'Union Internationale de la Navigation Fluviale, la Fédération Routière Internationale et la Fédération Internationale des Transports Routiers. Comme le précise la Recommandation que la commission soumet à votre agrément, ces organismes auraient la charge d'étudier et de réaliser la coopération et la coordination interne dans chacun des systèmes de transport : fer, eau, route.

En ce qui concerne, notamment, l'exploitation des transports, l'utilisation des installations en commun, les prêts, échanges et pools de matériels, la standardisation possible des différents matériels, l'équipement et l'utilisation des itinéraires les mieux préparés en vue d'un abaissement du prix des transports, les tarifs – et en ce qui concerne le fer, la vérité est en marche, puisqu'existe déjà un pool franco-allemand de 100.000 wagons et qu'avant même les accords officiels un pool, que je dirai latent, fonctionne entre d'autres pays afin de porter le chiffre de ce pool de 100.000 à 150.000 wagons - ces organismes dresseraient, dans chacun des systèmes, les plans de renouvellement du matériel ainsi que les plans d'investissement.

Mais alors reste la tâche indispensable, essentielle, d'harmoniser l'ensemble; il nous faut bien constater qu'actuellement il n'existe aucun organisme pour l'assumer, et c'est précisément pour remplir cette mission que votre commission vous propose de créer le Conseil Européen des Transports Intérieurs, organisme qui aurait la charge de suivre la coordination technique entre les divers modes de transport, coordination nécessaire, je crois vous l'avoir exposé assez longuement.

C'est lui qui définirait l'ordre de priorité des investissements à réaliser dans l'ensemble des systèmes de transport, de façon à éviter ces doubles emplois qui vont se manifester un peu partout et qui ne pourraient conduire finalement qu'à l'anarchie et au désordre.

Ce Conseil Européen formulerait en outre les recommandations nécessaires pour assurer l'équilibre financier des trois systèmes de transport, de façon à rapprocher de plus en plus les tarifs des prix de revient.

Enfin, ses recommandations porteraient sur le financement des plans du développement des transports européens.

Quant à la composition de ce Conseil, votre commission des Questions économiques a voulu s'en tenir à des lignes générales. Ce qui importe surtout, c'est que dans ce Conseil soient représentés les grands organismes de base – fer, route, navigation – de façon que chaque système puisse y faire entendre directement sa voix. Les décisions du Conseil y gagneraient certainement en clarté et en efficacité. Il est prévu, en outre, que le Conseil, où pourraient figurer des membres de l'Assemblée Consultative et de la Haute Autorité du Charbon et de l'Acier, ferait un compte rendu annuel qui serait discuté par notre Assemblée.

Ainsi, Monsieur le Président, mes chers collègues, il apparaît facile, en définitive, d'établir un dispositif susceptible de rendre des services immenses à l'économie européenne et cela, permettez-moi de le répéter, sans de trop longs délais. Tous les pays représentés ici peuvent y entrer et y participer d'emblée. Ils y ont tous, j'en suis fermement convaincu, un intérêt incontestable.

C'est à l'unanimité que votre commission des Questions économiques demande d'adopter la Recommandation qui vous est soumise.

Permettez-moi, en terminant, de souligner que ce document constitue l'heureux aboutissement de longs travaux au cours desquels de nombreux délégués ont apporté une éminente et active contribution. Je me bornerai, Monsieur le Président, mes chers collègues, à citer deux noms qui viennent immédiatement à votre esprit, ceux de M. Bonnefous et de M. van de Kieft.

Si vous votez cette Recommandation, soyez-en sûrs, un grand pas, aux conséquences probablement décisives, sera franchi pour la reconstruction de l'Europe.

M. LE PRESIDENT (Traduction). – La parole est à M. Darling.

M. DARLING (Royaume-Uni) (Traduction). – Je regrette que la commission des Questions économiques ait été contrainte de modifier ses propositions relatives à la création d'un Bureau Européen des Transports. En arrivant à la présente Session de l'Assemblée, je croyais que nous discuterions le rapport qui devait nous être présenté par M. van de Kieft, mais, comme vous le savez et comme le rapporteur l'a signalé, ces propositions originales ont dû être modifiées.

Le fait que la Communauté du Charbon et de l'Acier s'apprête, peut-être tout à fait légitimement, à établir une organisation des transports qui lui soit propre, entraîne inévitablement une modification de la structure des transports européens, dont il nous faut tenir compte. Comme l'a noté le rapporteur, il y a évidemment des dangers à créer ainsi une Autorité spéciale en matière de transport à l'intérieur d'un plus vaste système européen des transports, et en particulier celui que signale le nouveau rapport que nous avons sous les yeux et qui a trait aux tarifs de transport des marchandises.

Nous arriverions plus difficilement à établir en Europe le système de transport unique que nous souhaitons s'il existait des droits et des services spéciaux à l'intérieur de frontières géographiques artificielles. Mais je crois que ces dangers et ces difficultés peuvent être surmontés si tous ceux qui participent aux transports européens veulent vraiment parvenir à les unifier et mettent de la bonne volonté à résoudre leurs difficultés et leurs différends, car il est évident que les transports et communications sont des éléments essentiels d'une union internationale – si évident, en vérité, que je n'ai pas besoin de m'étendre sur ce sujet. Si les marchandises et les hommes ne peuvent circuler, s'il n'y a pas de moyen de communication entre les peuples, nous en reviendrons à une économie primitive et à un très bas niveau de vie de nos peuples. Ainsi, aussi bien la prospérité que l'unité des peuples dépend, dans une très large mesure, de l'efficacité et du prix de revient des transports.

[...]

M. LE PRESIDENT (Traduction). – La parole est à M. von Merkatz.

M. VON MERKATZ (République Fédérale d'Allemagne). – Monsieur le Président, je n'ai nullement la prétention d'avoir sur ce problème des transports la compétence d'un homme comme M. Lemaire qui a dirigé les chemins de fer français et qui a présidé l'Union Internationale des Chemins de Fer; mais, ayant suivi depuis deux ans les discussions approfondies qu'a consacrées la commission des Questions économiques au problème des transports, j'aimerais présenter certaines observations.

Nous avons été saisis, l'an passé, de deux projets : celui de M. Bonnefous, qui tendait à créer une Autorité Européenne des Transports; et celui de M. van de Kieft, auquel la commission s'était ralliée et qui tendait simplement à créer un Office Européen des Transports.

Le projet dont nous sommes saisis aujourd'hui par M. Lemaire présente, à mes yeux, le gros avantage de reprendre l'essentiel du rapport de M. van de Kieft, et notamment ses deux idées principales, à savoir qu'il faut, autant que possible, s'en remettre aux organisations de transports existantes, et surtout que ces questions de transports, d'ordre technique, ne doivent pas échapper au contrôle d'une assemblée parlementaire.

Mais entre-temps sont intervenus des faits nouveaux : la signature du Plan Schuman et la création de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier.

Mesdames, Messieurs, si nous lisons le texte du Traité instituant cette Communauté, nous y trouvons, à l'article 70, des dispositions qui prévoient la suppression de tout tarif discriminatoire concernant le charbon et l'acier.

Dans quelques jours va se réunir à Luxembourg une conférence d'experts chargés d'unifier dans les pays membres de la Communauté les tarifs applicables au charbon et à l'acier, mais il me semble impossible de modifier les tarifs applicables à ces deux produits de base sans bouleverser la structure tarifaire applicable aux autres produits.

Il est clair, d'autre part, que le problème de la coordination des transports ne saurait être résolu seulement dans le cadre des Six. Il intéresse tous les pays européens, même certains qui ne sont pas représentés ici, mais dont la position géographique centrale rend la coopération indispensable, comme la Suisse ou l'Autriche.

Dans ces conditions, le rapport de M. Lemaire présente, à mes yeux, le gros avantage de poser le problème dans le cadre le plus apte à sa solution et de le poser immédiatement.

Pour toutes ces raisons, je pense que nous devons voter aujourd'hui le rapport de M. Lemaire et définir ainsi la position du Conseil de l'Europe dans cette importante affaire.

M. LE PRESIDENT (Traduction) – La parole est à M. Margue.

M. MARGUE (Luxembourg). – Monsieur le Président, avec votre permission, je voudrais dire quelques mots seulement pour souligner l'intérêt puissant qui s'attache au problème soulevé et si magistralement traité par l'homme de métier expérimenté qu'est notre collègue M. Lemaire.

Je voudrais, aux considérations d'ordre technique et financier qu'il vient de développer, en ajouter quelques-unes d'ordre politique. Il y a longtemps, en effet, que, du point de vue politique, nous souhaitons que soit abordé le problème des transports. Je ne vois pas, en effet, quel meilleur moyen il y aurait d'assurer l'unité de l'Europe que de relier tous les Etats, tous les peuples, par des lignes de transport et des lignes de communication réellement européennes. On aurait même souhaité que, de préférence à d'autres problèmes, celui des transports fût attaqué depuis longtemps.

Il est toujours temps de bien faire et nous espérons, pour une fois qu'on aborde ce problème, qu'on ne le lâchera pas avant d'avoir obtenu un résultat vraiment concret et qui donne satisfaction à tout le monde.

Ce n'est pas seulement l'intérêt général de l'unification de l'Europe qui est en jeu, mais il y a un problème qui se pose, que nous discutons sous toutes les formes possibles et imaginables, et quelquefois désagréables, celui de la petite Europe des Six. Continuons-nous à la faire telle ou y a-t-il un moyen de faire autre chose?

Je suis convaincu que, du point de vue des transports, le problème prendra un autre aspect. Nous ne pourrions pas laisser de côté les pays qui ne font pas partie des Six et, si nous voulons des lignes de transport et de communication vraiment européennes, il faudra bien que d'autres Etats viennent aussi compléter la formation qui s'en dégagera.

C'est de ce point de vue, également, que j'aimerais bien qu'on fasse quelque chose de vraiment européen. Je n'entrerai pas dans des discussions techniques et financières, parce que j'estime que M. Lemaire, expert en la matière, les a mieux traitées que n'importe qui.

Il est bien évident, néanmoins, même pour le profane, qu'il y a là une Recommandation et une coordination à faire. M. Lemaire nous dit bien qu'il admet la concurrence dans ce domaine et, assurément, la concurrence peut être un facteur utile; mais ce à quoi nous assistons, ce n'est plus de la concurrence : nous sommes tout simplement dans le désordre et l'anarchie.

La concurrence entre les divers systèmes de transport prend quelquefois des aspects qui ne sont justifiés par rien. Dans un petit pays comme le Luxembourg, nous connaissons de petits trajets d'une localité moyenne à une autre où il y a une ligne de chemin de fer en voie directe et en même temps deux ou trois entreprises de transport sur route. Il est bien évident que ni l'une ni les autres ne peuvent prospérer.

Il faut donc que dans ce domaine on mette un peu d'ordre dans ce qu'on peut appeler la concurrence limitée et justifiée.

Il est bien évident aussi que les systèmes de transport dont nous disposons en ce moment se trouvent malencontreusement arrêtés, bouleversés, par les frontières politiques, par des délimitations qui n'ont rien à voir avec l'intérêt commun. Des lignes de chemin de fer, des voies fluviales sont coupées par des frontières, et il n'y a pas seulement la question déjà désagréable des douanes, il y a encore l'influence des tarifs, qui sont calculés d'une autre manière sur un petit trajet d'après les systèmes qui sont en vigueur; les effets en peuvent être désastreux.

[...]