

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE  
DU CHARBON ET DE L'ACIER  
ASSEMBLÉE COMMUNE

---

Session ordinaire de 1954

# R a p p o r t

fait au nom de la

Commission des Transports

sur

le chapitre III, § 3, chiffres 89-95 du Deuxième Rapport  
général sur l'activité de la Communauté (13 avril 1953-  
11 avril 1954), traitant des problèmes du transport au  
sein de la Communauté

par

M. P. J. KAPTEIJN

R a p p o r t e u r



*La Commission des Transports s'est réunie le 15 décembre 1953, à Luxembourg, afin d'examiner la suite de l'évolution dans le domaine des transports.*

*Étaient présents : M. SCHÖNE, Président ; M. SACCO, Vice-Président ; MM. FOHRMANN, KAPTEIJN, KRIEGER, POHER, PÜNDER et WIGNY.*

*M. KAPTEIJN fut désigné comme Rapporteur.*

*La Commission s'est à nouveau réunie le 15 avril 1954, à Luxembourg, en vue d'étudier la partie du Rapport général de la Haute Autorité, qui relève de sa compétence.*

*Étaient présents : M. SCHÖNE, Président ; M. KAPTEIJN, Rapporteur ; MM. FOHRMANN, KRIEGER, PÜNDER et WIGNY.*

*La Commission s'est encore réunie le 10 mai 1954, à Strasbourg pour arrêter le texte de son Rapport.*

*Étaient présents : M. SCHÖNE, Président ; MM. BOGGIANO PICO, FOHRMANN, POHER, PÜNDER, WIGNY et M. KAPTEIJN, Rapporteur.*



## SOMMAIRE

---

	Page
INTRODUCTION .....	7
CHAPITRE I	
La situation dans le secteur des Transports .....	8
CHAPITRE II	
Principe de base des travaux relatifs aux transports à l'intérieur de la Communauté .....	11
CHAPITRE III	
Discriminations .....	12
CHAPITRE IV	
Les tarifs directs internationaux.....	14
CHAPITRE V	
Harmonisation .....	15
CHAPITRE VI	
Répercussions de l'élimination des discriminations au sens restreint du terme.....	16
CHAPITRE VII	
Remarques relatives aux répercussions financières et économiques	17
CHAPITRE VIII	
Statistiques des transports .....	18
CHAPITRE IX	
Négociations avec les pays tiers .....	18
CHAPITRE X	
Conclusions .....	18



## RAPPORT

fait par M. P. J. KAPTEIJN

sur

le chapitre III, § 3, chiffres 89-95, du Deuxième Rapport général sur l'activité de la Communauté (13 avril 1953 - 11 avril 1954), traitant des problèmes du transport au sein de la Communauté.

---

*Mademoiselle, Messieurs,*

1. Dans son Rapport fait au nom de votre Commission pour la session ordinaire de 1953 (Doc. N° 9), M. FOHRMANN indiquait la complexité et la multiplicité des problèmes auxquels il faut apporter une solution dans le cadre du Traité.

2. Au cours des travaux, ce caractère de complexité s'est dégagé de plus en plus, et on a constaté que ces problèmes étaient étroitement liés à d'autres ensembles de questions qui ne sont pas du ressort de la Communauté. Votre Commission en a conclu qu'elle ne pouvait remplir la mission qui lui a été confiée que si la Haute Autorité lui faisait parvenir régulièrement des renseignements détaillés, une information préalable étant indispensable à l'étude fructueuse des problèmes. La Commission a en outre estimé opportun de prier la Haute Autorité de lui faire connaître les grandes lignes de ses plans d'action, pour qu'apparaisse bien clairement l'interdépendance des différents problèmes. La Haute Autorité a répondu à ce désir de la Commission. Celle-ci a eu la satisfaction de constater qu'il régnait entre le Secrétariat de la Commission et la Division des Transports de la Haute Autorité un excellent esprit de collaboration, grâce auquel la Commission peut vous présenter aujourd'hui un Rapport plus complet.

## LA SITUATION DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

3. Examinons d'abord la situation existant dans le domaine des transports au moment où les Institutions de la Communauté ont commencé à fonctionner.

4. L'isolement des États membres, dont chacun déterminait souverainement sa politique des transports, avait abouti à créer et à appliquer des systèmes tarifaires nettement divergents. Dans la mosaïque des systèmes, on retrouve néanmoins presque toujours le souci de favoriser la clientèle des transports intérieurs et d'entraver le trafic international par des restrictions de tout genre.

5. Les raisons profondes résident dans la structure et l'application des politiques des transports et des tarifs dans les différents pays. Nous relevons, par exemple, de notables différences de tarifs pour quelques produits visés par le Traité.

Observons d'abord que les limitations apportées à de nombreux tarifs applicables à des groupes déterminés d'utilisateurs des transports, spécialement en raison de leur nationalité, sont incompatibles avec le marché commun (1).

Les *tarifs des chemins de fer* traduisent clairement cette situation. Nous en donnerons ci-après quelques exemples suggestifs.

Une comparaison entre le niveau des différents tarifs de transport de charbon s'établit comme suit :

Luxembourg — Pays-Bas .....	rapport environ	3 à 1
Belgique — Pays-Bas .....	»	1,5 à 1
France — Pays-Bas .....	»	2 à 1
Allemagne — Pays-Bas .....	»	2 à 1
Italie — Pays-Bas .....	»	1,2 à 1

Les tarifs de transport pour le minerai indiquent dans les cas extrêmes un rapport de 1 à 3,5 ; pour les tôles il est de 1 à 2.

Observons ensuite que la dégressivité est généralement admise comme principe fondamental en matière de tarifs, mais dans la dégressivité même, on relève de notables différences. Si elle est sensiblement égale lorsqu'elle s'applique aux transports de charbon en Allemagne, en France et aux Pays-Bas, elle est, par contre, très marquée en Belgique et très faible en Italie.

(1) Ce problème, à savoir les discriminations au sens restreint du terme, sera traité par ailleurs.

La différence des tarifs applicables aux diverses marchandises mérite également d'être mentionnée. En France, par exemple, la différence entre les tarifs applicables au minerai et au charbon est minime, alors qu'elle est sensible en Allemagne.

6. Il importe, dans cet ordre d'idées, de mettre en relief les causes de ces diversités de structures.

C'est la compression des tarifs allemands appliqués aux transports de minerai qui maintient en activité une série de mines allemandes. D'autre part, les tarifs des cokes ont été établis en fonction de l'emplacement des cokeries (à proximité du haut fourneau ou de la mine), ou selon qu'on encourageait soit les exportations, soit les importations de coke. C'est ainsi que les cokeries proches des mines ont été favorisées dans la Ruhr, en partie pour stimuler les exportations de coke, en partie pour approvisionner en gaz d'importantes régions et fournir les sous-produits nécessaires à l'industrie chimique. La Lorraine doit importer des fines à coke pour pouvoir cokéfier son charbon. Ces facteurs ont influencé les tarifs applicables aux transports de coke. Certains tarifs ont été établis en faveur d'entreprises qui avaient perdu leurs débouchés naturels, mais que des raisons politiques imposaient de maintenir en activité. En d'autres termes, les conditions locales ont été corrigées par des mesures de tarification des transports.

En général, les chemins de fer ont perdu le monopole des transports sans avoir renoncé à l'obligation d'exploiter des lignes déficitaires. Sans vouloir juger a priori que les chemins de fer sont démodés, on admettra sans peine que l'âge du matériel rivalise souvent avec celui du cognac de la meilleure qualité. Au 1<sup>er</sup> janvier 1951,

28 % des locomotives dataient de plus de 40 ans ;

40 % des voitures de voyageurs dataient de plus de 40 ans ;

30 % des wagons de marchandises dataient de plus de 35 ans.

7. A l'intérieur de tous les États membres de notre Communauté, la *navigation fluviale* est soumise à des règlements tarifaires obligatoires. Par contre, en trafic international entre ces mêmes États membres, la liberté de concurrence est pratiquement entière.

La situation difficile de la navigation intérieure après 1930 et l'exploitation déficitaire des transports publics ont provoqué une coordination des transports intérieurs, cet euphémisme désignant le système du « tour de rôle » appliqué depuis lors en Belgique, en France et aux Pays-Bas, et qui consiste

à fréter les bateaux en suivant un ordre déterminé. En Allemagne, le même but est atteint au moyen des « Meldestellen ». Dans les quatre pays, le système est complété par des taux de fret fixes.

Conformément à l'article premier de l'Acte de Mannheim, la navigation rhénane internationale est libre. Seule la France connaît le système du tour de rôle également en trafic international (canaux), mais sans frets obligatoires.

Lors de l'établissement du marché commun, certains groupes d'utilisateurs ont dû inclure dans leurs prix, lorsqu'ils s'approvisionnaient sur leur marché national, des frets si coûteux qu'ils dépassaient parfois de 100 % ceux que d'autres utilisateurs de la Communauté devaient prévoir pour être approvisionnés par les mêmes producteurs. D'ailleurs, le trafic des marchandises visées par le Traité représente 45 % de l'ensemble du trafic rhénan et, selon la structure économique des États membres, 27 % (Pays-Bas) à 50 % (Allemagne) du trafic fluvial.

Enfin, lorsque les Institutions de la Communauté ont commencé à fonctionner, il existait des péages, frais de remorquage et taxes portuaires incompatibles avec le Traité.

8. Depuis la fin des hostilités, les *transports par route* ont revêtu une importance accrue. Plus de 10 % de la production de charbon et de coke de la Communauté sont transportés par camions. Il s'agit en général des livraisons les moins éloignées. En ce qui concerne la ferraille, on ne dispose pas d'indications précises. On sait néanmoins que la récupération de la ferraille a surtout lieu par route, tandis que les utilisateurs sont presque toujours desservis par chemin de fer ou par voie navigable. Pour les produits sidérurgiques finis et demi-finis, le transport par route a conquis en de nombreux cas une place importante, certaines marchandises (les tôles, par exemple) étant plus facilement transportables par camions.

Il n'est pas possible de dire si le marché commun est perturbé, ni dans quelle mesure, par suite de la tarification des transports ou des conditions offertes par les transports routiers. En effet, les réglementations applicables aux transports routiers sont très différentes selon les pays de la Communauté. Dans la plupart des cas, les prescriptions légales ne contiennent que des dispositions relatives à la charge admissible, à la sécurité de la circulation, etc..., mais aucune prescription tarifaire.

La Haute Autorité examine très attentivement le problème des transports par route et a commencé l'étude préalable des questions qu'il pose.

9. Comme il a déjà été souligné dans le Rapport présenté par votre Commission, lors de la session ordinaire de 1953, l'Italie se trouve, quant aux problèmes des transports, dans une situation particulière. La Haute Autorité déclare consacrer toute son attention à cette question en vue de trouver une solution conforme aux principes énoncés dans le Traité.

## II

### PRINCIPE DE BASE DES TRAVAUX RELATIFS AUX TRANSPORTS A L'INTÉRIEUR DE LA COMMUNAUTÉ

10. Il est difficile de découvrir un concept fondamental poursuivi conséquemment qui ait servi de base à la *politique des transports* des pays. Cette politique donne plutôt l'impression que l'on s'est souvent abrité derrière des solutions occasionnelles. Il est donc compréhensible que la coordination des trois grands modes de transport ait subi les contre-coups de cet état de choses et que la rationalisation n'ait pu se développer de façon satisfaisante. Il ne peut, en effet, être affirmé que l'on a toujours pris soin, du point de vue économique, de satisfaire les intérêts locaux. On n'a pas l'impression, par exemple, que les conséquences économiques de la construction d'un canal aient toujours été considérées. Un canal peut pourtant briser le monopole d'une voie ferrée et l'obliger à pratiquer des tarifs de libre concurrence en faveur des clients d'une zone déterminée. La diminution des recettes qui en résulte est reportée sur d'autres utilisateurs du trafic ou supportée par tout le système économique.

11. Il est clair qu'une politique des transports visant, depuis des années, à stimuler uniquement les intérêts des économies nationales devait amener l'établissement de tarifs incompatibles avec le principe du marché commun. Que les limitations apportées au trafic international soient provoquées par la pratique de la rupture de charge dans le trafic inter-pays ou par des différences structurelles des modes de transport et des systèmes tarifaires des divers pays, il n'en reste pas moins établi que de telles conditions ne peuvent permettre une libre concurrence sur le marché commun. C'est pour ces raisons que le Traité, en son article 4 *b*, déclare incompatibles avec le marché commun :

« les mesures ou pratiques établissant une discrimination entre producteurs, entre acheteurs ou entre utilisateurs, notamment en ce qui concerne les tarifs de transports ».

Il est reconnu, à l'article 70, que « l'établissement du marché commun rend nécessaire l'application de tarifs de transport du charbon et de l'acier de nature à offrir des conditions de prix comparables aux utilisateurs placés dans des conditions comparables ».

12. La Haute Autorité rappelle, dans une Note générale du 11 mars 1954, que les dispositions de l'article 70, alinéas 2-5 du Traité, et du paragraphe 10 de la Convention relative aux dispositions transitoires, constituent la doctrine juridique fondamentale de l'activité de la Communauté dans le domaine des transports, et que la souveraineté tarifaire des Etats, en ce qui concerne les transports de charbon et d'acier, doit être subordonnée à l'intérêt général de la Communauté, c'est-à-dire au développement de l'ensemble du trafic intérieur et international, sur un pied d'égalité au sein de la Communauté. Elle considère que l'innovation importante suscitée par la Communauté dans le domaine des transports est la création d'instances chargées de contrôler l'application de ces principes par les pays membres. Le premier de ces organes est l'Exécutif de la Communauté, la Haute Autorité, dont la tâche consiste à créer, au moyen de négociations avec les Gouvernements, une *situation tarifaire* conforme au Traité. Le deuxième organe est la Commission d'Experts des Transports. Cette Commission est chargée de proposer les principes d'application du Traité, à l'exécution desquels les États membres devront veiller, conformément aux recommandations de la Haute Autorité.

Votre Commission renvoie encore, sur ce point, à l'article 70, alinéa 5, à l'article 5, alinéa 4, et à l'article 8 du Traité.

### III

#### DISCRIMINATIONS

13. Votre Commission a déjà pu vous faire savoir, dans son premier Rapport, que les discriminations flagrantes avaient été éliminées. Votre Commission a estimé nécessaire, après la publication de la Note générale, de traiter ce problème de façon plus détaillée, étant donné que le mot « discrimination » a occasionné des malentendus.

- a) Il y a lieu de considérer, en principe, comme des discriminations toutes les dispositions tarifaires, en matière de transports, incompatibles avec l'article 4, et qui s'opposent ainsi au bon fonctionnement du marché commun.
- b) L'article 70, alinéa 2, auquel se réfère le paragraphe 10, alinéa 3, de la Convention, traite du cas des discriminations basées sur la notion de pays d'origine ou de destination. Une procédure particulière est prévue pour ces discriminations que l'on peut considérer comme constituant des discriminations proprement dites.

- c) Un tarif ne peut être discriminatoire en soi. Il ne peut l'être que par référence à un autre tarif bien déterminé. C'est pourquoi les articles 4 b et 70 posent le principe qu'il y a discrimination chaque fois que des conditions de prix non comparables sont faites à des utilisateurs placés dans des situations comparables. L'article 70 établit une distinction entre discriminations en trafic international (article 70, alinéa 2) et discriminations en trafic intérieur (alinéa 4).

14. Parmi les discriminations en trafic international, l'article 70, alinéa 2, distingue deux groupes (de discriminations proprement dites) pour lesquels l'interdiction est formelle. Constitue une discrimination du premier groupe le fait de ne pas appliquer, pour un parcours déterminé, en trafic international entre États membres, un tarif en vigueur pour un parcours identique en trafic intérieur. Le second groupe comprend des discriminations générales basées sur le pays d'origine ou de destination des produits.

L'article 70, alinéa 2, interdisant « notamment » ces deux groupes, il en résulte qu'il peut y avoir encore d'autres discriminations. L'article 70 ne précise pas davantage comment traiter ces « autres » discriminations. Par contre, le paragraphe 10 de la Convention est plus précis : il indique que ces « autres » discriminations se subdivisent en deux groupes principaux, à savoir :

- les ruptures de charge,
- les distorsions provenant de la structure diverse des tarifs dans les différents pays et selon les modes de transport.

Pour l'élimination de ces discriminations, la Convention fixe un délai beaucoup plus long que pour la suppression des discriminations au sens strict.

Ce sont les délais différents prévus pour l'élimination des diverses discriminations qui ont contribué en premier lieu à provoquer les malentendus en question.

15. La Commission des Experts et la Haute Autorité ont entrepris l'élaboration d'une classification des tarifs visés par l'article 70, alinéa 4, susceptibles d'occasionner des discriminations dans le trafic intérieur. Dès que ces travaux de classification seront terminés, les négociations entre les Gouvernements des États membres et la Haute Autorité s'engageront au sujet des tarifs de soutien. Les Gouvernements auront alors l'occasion de présenter des demandes tendant au maintien conditionnel, ou temporaire, de certains tarifs de soutien.

Les barèmes, frets et autres dispositions tarifaires de tout genre, dont la publication, <sup>ou la communication à la Haute Autorité</sup> est prévue à l'article 70, alinéa 3, n'ont été entièrement publiés jusqu'ici que pour les chemins de fer.

## IV

### LES TARIFS DIRECTS INTERNATIONAUX

16. Il va de soi qu'il faut éliminer rapidement les *discriminations de toute nature*, si l'on veut que la libre concurrence se développe effectivement sur le marché commun.

Ainsi votre Commission a-t-elle pris acte, avec satisfaction, des consultations qui ont eu lieu à ce propos, le 9 avril, entre le *Conseil de Ministres* et la Haute Autorité. Les décisions prises à cette occasion sont de nature à faire progresser plus rapidement les travaux dans le domaine des transports. Les frais de transport représentent en moyenne 20 % du prix rendu ; en certains cas, ils peuvent même s'élever à 35 %. Il en résulte que la structure des *tarifs directs* internationaux ne pourra contenir aucune discrimination qui favoriserait unilatéralement les intérêts de certains utilisateurs ou de certains producteurs. A ce jour encore, les chemins de fer se cantonnent toutefois dans les frontières nationales. En d'autres termes, leurs tarifs s'arrêtent à la frontière. Un transport passant successivement par plusieurs réseaux ne se voit donc pas appliquer un tarif unique, calculé sur la distance totale, mais son coût est égal à la somme des prix figurant aux tarifs intérieurs et applicables à chacun des tronçons parcourus.

C'est ainsi qu'un transport de charbon coûte, pour un parcours de 400 km., fr. f. 2.017 en Allemagne et fr. f. 2.165 en France. Pour un parcours de 400 km., dont 200 km. en Allemagne et 200 km. en France, il coûtera fr. f. 2.877.

17. Non seulement les niveaux des tarifs, mais encore leur *dégressivité*, diffèrent dans les six pays. Leur alignement au niveau le plus bas entraînerait une notable diminution des recettes et compromettrait l'équilibre financier des chemins de fer, et, au niveau le plus haut, elle aboutirait à relever considérablement les tarifs, ce qui amènerait les utilisateurs à se servir d'autres modes de transport. Elle provoquerait, en tout cas, une distorsion entre le niveau modifié des tarifs et le niveau général des salaires et des prix.

Une formule appropriée devrait remplir les conditions suivantes :

- élimination systématique de toute majoration discriminatoire des tarifs en trafic international ;
- application d'une dégressivité uniforme de bout en bout ;
- tarifs tenant compte de la diversité des frais d'exploitation supportés par les chemins de fer.

18. La Commission d'Experts a élaboré une série de solutions possibles, dont une a retenu spécialement l'attention de la Haute Autorité. A la demande de la Haute Autorité, le Conseil de Ministres l'a examinée au cours de la séance susdite. On a appris avec satisfaction que cette réunion eut pour

résultat de charger la Commission d'Experts de déposer, au plus tard le 15 mai 1954, un Rapport sur l'établissement de tarifs directs internationaux. Cette décision est d'autant mieux accueillie qu'elle permet à la Commission d'Experts de parvenir plus facilement à des propositions concrètes. L'unité de vues se réalisera d'autant plus aisément entre la Haute Autorité et le Conseil de Ministres. Ce fait mérite d'être souligné, car le marché commun a tout à gagner à l'élimination, aussi rapide que possible, de discriminations de cette nature.

## V

### HARMONISATION

19. La création de tarifs directs internationaux est étroitement liée à l'harmonisation. Aussi, la création de tarifs directs internationaux doit-elle s'effectuer, conformément au paragraphe 10 de la Convention, en même temps que l'harmonisation.

20. Selon la Commission d'Experts, l'harmonisation de tarifs intérieurs et de tarifs directs internationaux du même mode de transport à l'intérieur d'un pays ou entre plusieurs pays doit avoir lieu dans le cadre du § 10, alinéa 3, 3<sup>o</sup>, de la Convention relative aux Dispositions transitoires. Par contre, l'alignement des frets et des conditions de transport des différents modes de transport entre eux tombe sous les mesures de coordination qui relèvent de la compétence des Gouvernements. Vu l'article 70, alinéa 5, du Traité, le § 10, alinéa 3, 3<sup>o</sup> et le § 10, alinéa 6, de la Convention relative aux Dispositions transitoires, votre Commission est d'avis que ce genre d'harmonisation, lui aussi, est nécessaire au bon fonctionnement du marché commun.

21. Il convient de rappeler, dans cet ordre d'idées, que le Conseil de Ministres nommera des suppléants chargés de rechercher, en commun avec un représentant de la Haute Autorité et au moyen de négociations multilatérales, une solution au problème des disparités existant entre le trafic intérieur et le trafic international dans la navigation fluviale.

Quelle que soit la forme donnée à une telle solution, celle-ci ne doit cependant pas préparer la voie à une cartellisation de l'industrie de la navigation fluviale, car cette cartellisation pourrait empêcher la Haute Autorité de contrôler l'activité de cartels éventuels; il est douteux que l'article 10 habilite la Haute Autorité à intervenir dans ce cas, pour entraver la concurrence étrangère par des accords prohibitifs de frets.

22. Il faut souligner que les mesures destinées à éliminer toutes les discriminations en matière de transport ne doivent pas avoir pour conséquence l'abandon des principes mentionnés à l'article 2 du Traité. Au contraire,

l'activité de la Communauté doit également contribuer, dans ce domaine, à l'expansion de l'économie, au renforcement de l'emploi et au relèvement du niveau de vie dans les pays membres.

## VI

### RÉPERCUSSIONS DE L'ÉLIMINATION DES DISCRIMINATIONS PROPREMENT DITES

23. L'étape de l'élimination des discriminations au sens du paragraphe 10, alinéa 3, chiffre 1, de la Convention peut être à présent considérée comme terminée en ce qui concerne les chemins de fer. La Commission des Experts a examiné trente-deux cas en tout, ce qui a permis d'adresser des recommandations aux Gouvernements ; ceux-ci ont appliqué de leur côté les mesures nécessaires à l'élimination de ces discriminations.

L'élimination actuelle des discriminations a certainement entraîné pour les chemins de fer, dans certains cas, des pertes appréciables de recettes, tandis que l'on constate un solde favorable au marché commun.

L'extrait suivant du Deuxième Rapport général (Chapitre III, 3, p. 115) fournit un aperçu des mesures prises et de leurs répercussions financières.

#### VARIATIONS PRINCIPALES DE TARIFS RÉSULTANT DE L'ÉLIMINATION DES DISCRIMINATIONS (1)

N° de la recommandation des experts	Pays	Trafic visé	Variation globale des frais de transp. (en millions de francs belges)		Tonnage intéressé (1953)
			Hausse	Baisse	
<i>Charbons et cokes</i>					
1.	Allemagne	Charbon sarro-lorrain entrant en Allemagne .....		— 120	3.700.000
2.	Allemagne	Charbon sarro-lorrain vers l'Autriche..		— 3,3	120.000
3.	Belgique	Cokes (trafics divers) .....	+ 5,4	— 6,7	2.200.000
18.	Belgique	Charbons (trafics divers) .....	+ 62	— 1	9.600.000
<i>Minerais de fer</i>					
4.	Allemagne	Minerais luxembourgeois et français entrant en Allemagne .....		— 8,4	300.000
7.	Luxembourg	Minerais luxembourgeois vers la Belgique	+ 5		1.850.000
8.	France	Minerais intérieurs .....	+ 45		16.500.000
		— exportés vers Belgique .....		— 45	5.000.000
13.	France	Minerais luxembourgeois vers la Sarre..		— 15	600.000
<i>Produits sidérurgiques</i>					
6.	Belgique	Produits sidérurgiques exportés :			
		belges .....	+ 32,5		1.300.000
		luxembourgeois .....	+ 41,2		1.100.000
		français .....		— 11,3	550.000

(1) Les chiffres ci-dessous résultent partiellement d'estimations provisoires.

Le premier train de mesures prises par la Haute Autorité, y compris celles de moindre importance ne figurant pas au tableau ci-dessus, a amené une modification des taxes frappant les transports pour un volume global de 45 millions de tonnes. Le montant total des réductions accordées se chiffre à fr.b. 217 millions par an, les augmentations à fr.b. 193 millions et le solde à l'actif du marché commun à fr.b. 24 millions.

Votre Commission se félicite de l'heureuse conclusion des travaux de la Haute Autorité et de la Commission des Experts. Elle espère que la même collaboration caractérisera les futurs travaux en commun de la Haute Autorité, de la Commission des Experts et des Gouvernements.

## VII

### REMARQUES RELATIVES AUX RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES ET ÉCONOMIQUES

24. Bien que votre Commission ne dispose pas de données officielles au sujet des répercussions financières de l'instauration de tarifs directs, des informations parues dans la presse font cependant état, dans le cas le plus défavorable porté à la connaissance de votre Commission, de pertes qui pourraient atteindre environ 1,2 % des recettes annuelles.

Les représentants à l'Assemblée Commune seront certainement à même d'obtenir, en tant que membres de leurs Parlements nationaux, des données statistiques relatives à ces pertes de recettes. L'intégration et la coordination des transports européens ne sont malheureusement pas suffisamment avancées pour permettre d'indiquer dans quelle mesure les pertes de recettes passées et à venir pourraient être égalisées par un abaissement des frais d'exploitation. Aussi, est-il peut-être intéressant de mentionner que l'on a calculé qu'une réduction du temps de rotation des wagons de marchandises, dans le cadre d'une mise en commun plus étendue des wagons, permettrait de diminuer le matériel roulant de 1 %, ce qui représenterait une économie annuelle de 15 millions de francs or. D'autres économies peuvent être réalisées en abaissant les coûts de fabrication par la standardisation des wagons et des locomotives, la production sur une large échelle et des programmes méthodiques d'achat. Une simplification des formalités douanières et un alignement des systèmes d'exploitation se situent sur le même plan et auraient, à longue échéance, des répercussions financières favorables. La coordination du rail et de la route, en particulier sur les trajets réduits, permettrait probablement aussi de réaliser des économies.

25. Votre Commission a constaté qu'il n'est pas fait mention au Rapport général, ni au Chapitre IV (Investissements), ni aux chiffres 89-95 (Transports), de la possibilité d'accroître les débouchés des industries de la Communauté en vivifiant les activités d'investissement des chemins de fer qui représentent un des clients les plus importants de ces industries. Il est superflu d'ajouter qu'une telle politique stimulerait en même temps la coordination et l'intégration du trafic.

## VIII

### STATISTIQUES DES TRANSPORTS

26. Votre Commission a souligné plusieurs fois, à l'occasion de ses réunions, l'importance de l'unification des méthodes statistiques en usage pour les transports dans les pays de la Communauté. Elle s'est par conséquent félicitée de voir les Ministres des Transports des États membres adopter également ce point de vue, à l'occasion de la réunion du Conseil de Ministres, le 9 avril, et espère que les travaux des experts statistiques permettront bientôt des réalisations concrètes dans ce domaine.

## IX

### NÉGOCIATIONS AVEC LES PAYS TIERS

27. Il a déjà été procédé aux travaux préliminaires concernant les négociations à engager avec les pays tiers, conformément au paragraphe 10, alinéa 2 de la Convention, et concernant en particulier les accords de transports entre les pays de la Communauté et les pays tiers, ainsi que le problème du transit à travers des pays tiers. On peut s'attendre à ce que les négociations proprement dites puissent bientôt s'engager.

## X

### CONCLUSIONS

28. La solution des problèmes des transports (tarifs directs, harmonisation) constitue une nécessité absolue pour l'existence et le succès de la Communauté.

L'harmonisation obligatoire a conféré au Traité un dynamisme interne qui forcera l'intégration et la coordination des transports en débordant le cadre du Traité.

La nécessité d'une intégration, d'une coordination du trafic et d'un plan, est évidente.