

PARLEMENT EUROPÉEN
DOCUMENTS DE SÉANCE
1965-1966

17 MARS 1965

ÉDITION DE LANGUE FRANÇAISE

DOCUMENT 7

Rapport

fait au nom de

la commission des transports

sur

la proposition de la Commission de la C.E.E. au Conseil
(doc. 30-II, 1964-1965)
concernant une décision relative à l'action de la Communauté
dans le domaine des investissements d'infrastructure
des transports

Rapporteur: M. H. S. Seifriz

Le Conseil de ministres de la Communauté économique européenne a transmis au Parlement européen, en date du 8 mai 1964, l'exposé sur la politique commune des transports dans le domaine des investissements d'infrastructure, ainsi que la proposition de décision au Conseil relative à l'action de la Communauté dans le domaine des investissements d'infrastructure de transport. Le 12 mai 1964, le bureau du Parlement européen a chargé sa commission des transports de faire rapport sur ces documents.

En même temps, la commission économique et financière a été saisie pour avis. Elle a désigné comme rédacteur M. Dupont, au cours de sa réunion du 16 juin 1964. Elle a adopté son avis le 5 octobre 1964. Cet avis est joint au présent rapport comme annexe I.

La commission des transports, en sa réunion du 16 juin 1964, a nommé rapporteur M. Seifriz. La proposition de décision a été examinée au cours des réunions des 6 juillet, 15 et 16 octobre 1964, 5 février et 11 mars 1965. La commission a approuvé le présent rapport et la proposition de résolution qui lui fait suite à l'unanimité le 11 mars 1965.

Etaient présents: MM. Posthumus, président; Seifriz, rapporteur; Brunhes, De Bosio, De Gryse, Drouot L'Hermine, Ferrari, Jarrot, Klinker, Krier, Toubeau, Vanrullen.

Sommaire

	Page		Page
I — Exposé sur la politique commune des transports dans le domaine des investissements d'infrastructure	1	<i>cernant une décision relative à l'action de la Communauté dans le domaine des investissements d'infrastructure de transport</i>	7
1. Considérations générales	1		
2. Les modalités de l'action	2	<i>Annexe I: Avis de la commission économique et financière</i>	13
3. Les mesures proposées	5	<i>Annexe II: Note sur l'état actuel (février 1965) des travaux d'infrastructure de transport ayant fait l'objet des recommandations de la Commission de la C.E.E. des 23 juin 1960 et 8 août 1961</i>	21
II — Proposition de résolution portant avis du Parlement européen sur la proposition de la Commission de la C.E.E. au Conseil con-			

R A P P O R T

sur la proposition de la Commission de la C.E.E. au Conseil (doc. 30-II, 1964-1965) concernant une décision relative à l'action de la Communauté dans le domaine des investissements d'infrastructure des transports

Rapporteur: M. Seifriz

Monsieur le Président,

I — Exposé sur la politique commune des transports dans le domaine des investissements d'infrastructure

1. Considérations générales

La Commission de la C.E.E. expose l'ensemble du problème aux pages 1 à 9 (paragraphe 1 à 10) en présentant des considérations de base qui forment le cadre général dans lequel s'insérera la décision du Conseil de ministres. La Commission de la C.E.E. souligne tout particulièrement les points suivants :

a) La présente proposition de décision se fonde sur les recommandations de la Commission de la C.E.E. en vue du développement de l'infrastructure de transport de la Communauté des années 1960-1961 et sur le programme d'action en matière de politique commune des transports, en particulier le paragraphe 198. Enfin, la Commission de la C.E.E. se réfère à son programme d'action pendant la deuxième étape de la période de transition, notamment aux paragraphes 101 et 121 et suivants.

Le présent document vise à faire concorder l'importance politique des infrastructures de transport avec les impératifs de la politique économique à moyen terme et de la future politique régionale de la Communauté. Une décision au niveau communautaire s'impose parce que, de ce triple point de vue, les investissements d'infrastructure de transport exigent des engagements de crédits considérables, parce qu'ils ont des conséquences économiques et politiques à long terme et parce qu'ils exigent une large coordination technique des programmes de construction nationaux.

b) Les problèmes d'infrastructure, notamment dans le domaine des transports, ne se posent pas seulement depuis la création de la C.E.E.

Mais l'intégration européenne accentue les problèmes existants et fait apparaître les lacunes de la politique nationale en matière d'infrastructure. La Communauté est donc appelée à résoudre par une action commune les problèmes des investissements d'infrastructure de transport.

c) La politique commune des investissements d'infrastructure de transport est prescrite par le traité de la C.E.E. La politique des transports ne se limite pas à des mesures en vue d'instaurer la libre circulation des travailleurs, de réaliser une organisation des marchés et un rapprochement des conditions de concurrence. En outre, ces objectifs de la politique des transports ne peuvent être atteints que si, pour les investissements d'infrastructure également, la coordination s'opère au niveau communautaire. Sinon, il serait possible de prendre sur le plan national des décisions dans le domaine des investissements d'infrastructure qui s'opposeraient à la création de la C.E.E. Les mêmes principes qui s'appliquent à la politique générale des transports doivent donc s'appliquer également au domaine des investissements d'infrastructure de transport.

d) L'action dans le domaine des investissements d'infrastructure de transport doit s'insérer dans le projet de politique économique à moyen terme. C'est la seule façon de déterminer la part de crédits qui sera fournie par les États membres pour les investissements d'infrastructure de transport.

e) Les investissements d'infrastructure de transport seront un élément fondamental de la politique régionale, de sorte que la politique économique à moyen terme aura également pour tâche d'atteindre des objectifs de politique régionale et d'infrastructure.

Avis de la commission des transports

On peut approuver cette orientation dans le domaine des investissements d'infrastructure de transport. Elle correspond largement aux avis donnés jusqu'ici par le Parlement européen dans le rapport de M. Müller-Hermann (doc. 90 du 17 novembre 1960, rapport fait au nom de la commission des transports sur le problème de l'infrastructure européenne des transports) et le rapport de M. Kapteyn (doc. 106 du 11 décembre 1961, rapport fait au nom de la commission des transports sur les problèmes concernant la politique commune des transports dans le cadre de la Communauté économique européenne). Il faut insister plus particulièrement sur le rapport de M. Müller-Hermann qui a pris position sur les premières recommandations de la Commission de la C.E.E. en date du 21 juin 1960 relatives au développement de l'infrastructure de transport. Dans la résolution qu'il a adoptée, le Parlement européen a notamment exprimé l'avis suivant :

« Le Parlement européen

...
invite la Commission de la C.E.E. à donner un caractère plus large aux recommandations présentées, de telle sorte qu'il soit tenu compte de tous les besoins matériels de la Communauté, des États membres de la Communauté et de ceux des régions qui, par suite de leur situation géographique, sont spécialement tributaires, quant à leur mise en valeur, des moyens de communications ;

invite la Commission de la C.E.E. à faire en sorte que le développement des régions de la Communauté particulièrement déshéritées jusqu'ici soit favorisé par l'amélioration des voies de communication, ceci étant la condition préalable à la répartition égale de la prospérité et le moyen d'éviter toute concentration économique inutile ;

invite la Commission de la C.E.E. à veiller, en vue de la réalisation des objectifs du traité, à organiser la desserte de l'hinterland de tous les grands ports de la Communauté. »

La Commission de la C.E.E. s'est ralliée à cet avis du Parlement européen et a présenté, le 25 juillet 1961, un complément aux recommandations qu'elle avait élaborées sur le développement de l'infrastructure des transports de la Communauté. Ces compléments tiennent compte en particulier des investissements d'infrastructure qui ont une importance pour le développement des régions de la Communauté.

La commission économique et financière, qui a été saisie pour avis sur la présente proposition de la Commission de la C.E.E., a souligné en particulier

dans son avis (cf. annexe I) qu'elle avait mis l'accent, dans le rapport présenté par M. Birkelbach (doc. 99 du 17 décembre 1963, rapport fait au nom de la commission économique et financière sur la politique régionale dans la C.E.E.) sur les aspects de politique régionale des investissements d'infrastructure. Par ailleurs, la commission économique et financière a souligné dans son avis sur la recommandation présentée par la Commission de la C.E.E. relative à une politique économique à moyen terme (doc. 115 du 14 janvier 1964, rapport fait au nom de la commission économique et financière sur une recommandation de la Commission de la C.E.E. au Conseil (doc. 73) relative à une politique économique à moyen terme de la Communauté) l'importance des investissements d'infrastructure dans le cadre de la politique économique à moyen terme.

2. Les modalités de l'action

C'est le titre que la Commission de la C.E.E. donne à la troisième partie de son exposé (pages 10 à 14 — paragraphes 11 à 17). Elle s'attache plus particulièrement aux points suivants :

a) Il incombera à la Communauté d'élaborer des principes et des critères communs qui devront être respectés pour la détermination du choix des investissements, tant par les États membres qu'à l'échelon communautaire (paragraphe 11). L'application de ces critères doit permettre de limiter au strict minimum les risques d'erreurs pour l'orientation de la politique d'investissements dans son ensemble. La Commission de la C.E.E. veut agir en sorte que ces principes et critères soient respectés pour toutes les décisions d'investissement prises dans le domaine de l'infrastructure des transports (paragraphe 12).

A cette affirmation de la Commission de la C.E.E. s'oppose la constatation qu'elle formule au paragraphe 15, selon laquelle il n'est pas encore possible d'appliquer systématiquement ces critères du fait que d'importants problèmes d'application n'ont pu encore être résolus.

La Commission de la C.E.E. constate que « ce n'est que lorsqu'on sera parvenu à combler ces lacunes qu'il sera possible de dégager les principes communs qui pourront être proposés aux États membres et aux institutions communautaires afin que leur application serve de base pour la sélection des investissements. On est encore très loin de ce stade... ».

Avis de la commission des transports

Il y a dans cette attitude une contradiction en ce sens que, tout en exigeant des principes et des critères communs pour la sélection des investissements d'infrastructure de transport, la Commission de la C.E.E. reconnaît elle-même que la Commu-

nauté est encore très loin de la fixation de ces critères.

La Commission de la C.E.E. explique cette contradiction en précisant qu'une politique efficace d'investissements de la Communauté dans le domaine des transports doit franchir plusieurs étapes. La coordination des investissements au sens étroit, c'est-à-dire le choix entre diverses solutions possibles à un problème de transport qui se pose au niveau de la Communauté, ne peut être fait qu'au cours de la dernière étape. Dans un premier temps, il s'agit surtout d'entreprendre l'harmonisation des programmes d'investissements des divers États, en vue d'adapter les programmes nationaux aux besoins les plus immédiats de la Communauté et de combler les lacunes du réseau des transports de la C.E.E.

Ainsi, la Commission de la C.E.E. en revient à l'attitude qu'elle avait adoptée au cours des années 1960-1961, lorsqu'elle affirmait l'impérieuse nécessité de comparer, au niveau de la Communauté, les programmes nationaux en matière de transports. Mais alors on se trouve par la force des choses dans l'obligation d'arrêter des positions nettes en ce qui concerne l'aménagement des moyens de communication dans l'intérêt de la Communauté. De ce fait, il convient que le texte même de la décision fasse ressortir que ce qui importe c'est de parvenir à un accord sur un réseau de transport d'intérêt communautaire.

b) La Commission de la C.E.E. ne veut pas inclure toutes les infrastructures dans cette action commune.

« Il semble que devraient en demeurer exclues les infrastructures qui, pour importantes qu'elles puissent être sur le plan national, n'affectent pas directement le fonctionnement du marché commun . . . » (paragraphe 12, deuxième alinéa).

« L'action communautaire doit porter par contre sur toutes les infrastructures des voies de communication qui présentent une réelle importance pour l'équilibre économique de la Communauté . . . Elles comprendront les liaisons entre les principaux centres économiques, les liaisons entre les ports et leur arrière-pays, de nouvelles liaisons rapides destinées à rapprocher les régions périphériques des centres économiques de la Communauté, certaines voies importantes pour le développement régional » (paragraphe 12, troisième alinéa).

Avis de la commission des transports

Malgré le caractère positif de l'intention de la Commission de la C.E.E. de vouloir tenir compte, lors de la fixation des voies de communication d'intérêt communautaire, non seulement des aspects de politique des transports, mais aussi, comme

le prouve la citation ci-dessus, des besoins de politique régionale, il faut se demander si les limites fixées par la Commission de la C.E.E. ne vont pas trop loin. Il pourrait en résulter que des milliers de projets des États membres devraient être communiqués à Bruxelles, d'autant plus que la Commission de la C.E.E. ne donne pas de critères précis qui indiquent quand la notification d'un projet est obligatoire.

Il convient d'appeler l'attention sur un autre problème. Dans la citation ci-dessus (paragraphe 12, troisième alinéa), la Commission de la C.E.E. parle de liaisons entre les ports et leur arrière-pays. La notion d'« arrière-pays » n'est pas suffisamment précise. Elle semble surtout trop restreinte pour répondre aux véritables besoins des ports. Ce qui importe, c'est d'améliorer le large éventail des liaisons entre les ports et leur clientèle sur le territoire de la Communauté qu'ils desservent.

Dans son programme d'action, la Commission de la C.E.E. entendait, à titre de première action, fixer avant 1964 le réseau des voies de communication d'intérêt communautaire sur la base des recommandations de la Commission de la C.E.E. des années 1960-1961 sur le développement des infrastructures. La Commission de la C.E.E. vient cependant d'y renoncer, apparemment parce qu'elle craint que son projet ne recueille pas l'accord du Conseil de ministres. La voie qu'elle vient de choisir peut pourtant entraîner un renforcement des oppositions dans les États membres, car il n'apparaît plus clairement à quels travaux d'infrastructure on s'intéressera à Bruxelles.

Il convient donc de parvenir à la fixation des voies de communication d'intérêt communautaire, car cela montrera clairement que les exécutifs de Bruxelles ne s'intéressent qu'à un nombre limité de voies de communication qui ont une importance dans le cadre de la politique des transports de Bruxelles, de la politique économique à moyen terme et de la politique régionale de la Communauté qui vient de s'amorcer. Parmi celles-ci il faut ranger les voies de communication entre le territoire de la Communauté et l'outre-mer par les ports maritimes.

Ce qu'il faut surtout c'est assembler au niveau européen les plans nationaux de manière à réaliser un réseau de voies de communication européennes qui réponde aux besoins de la Communauté. Ce réseau doit être adapté, au fur et à mesure des progrès de l'intégration, aux nouvelles exigences qui apparaissent. Les travaux préparatoires à la fixation des voies de communication d'intérêt communautaire demanderont sans doute un certain temps. C'est pourquoi il faut, dans le texte même du règlement, préciser que, dans l'intervalle, les autres mesures qui devront être mises en œuvre avec ce projet de décision ne doivent pas être bloquées sous prétexte de ces travaux préparatoires.

L'avis de la commission économique et financière sur la présente proposition de décision correspond pleinement, sur ce point, aux exigences formulées par la commission des transports du Parlement européen.

La Commission de la C.E.E. est elle aussi d'avis qu'il importe de fixer un réseau de transport qui réponde à l'intérêt communautaire. Mais, contrairement à la commission des transports, elle estime que la fixation d'un réseau de transport commun doit être le résultat de la procédure de consultation envisagée entre les États membres.

Mais un autre motif joue également pour la Commission de la C.E.E. La référence expresse à un réseau de transport pourrait être interprétée par les États membres comme étant l'établissement d'un plan et éveiller, de ce fait, la méfiance des gouvernements de ces États.

La commission des transports a inséré dans la présente proposition de décision un nouvel article 3 qui, en raison de la coopération — entreprise conformément aux articles 1 et 2 — entre les États membres, débouche sur la fixation d'un réseau de transport d'intérêt commun.

Il apparaît ainsi que ce sont surtout des considérations de tactique politique qui amènent la Commission de la C.E.E. à prévoir une procédure souple, alors que la commission des transports souhaite voir déterminer à bref délai un réseau de transport de la Communauté qui soit le fruit de la coordination réciproque des investissements nationaux envisagés.

On a déjà rappelé que la Commission de la C.E.E. a tenté une première fois, par ses recommandations de l'année 1960-1961, de parvenir à l'établissement d'un réseau de transport de la C.E.E. Pour la suite des travaux, il est essentiel d'examiner à quel stade en est la mise en œuvre de ces recommandations. C'est le motif pour lequel un tableau d'ensemble a été joint au rapport comme annexe II.

Il ressort de ce tableau qu'une grande partie des recommandations de la Commission de la C.E.E. ont déjà été mises en œuvre. Mais il ne faut pas se laisser aller à un trop grand optimisme quant au succès de l'action de la Communauté dans le domaine de l'infrastructure de transport. Même si l'on inscrit à l'actif de la Communauté tous les projets qui ont été exécutés jusqu'à présent, il reste toute une série de postes à la colonne du passif.

On constate assez curieusement, dans le pourcentage de succès des propositions de la Commission de la C.E.E., une différence très nette entre les modes de transport. Pour les chemins de fer, par exemple, on enregistre des succès beaucoup plus grands des propositions de la Commission que

dans le secteur de la navigation fluviale et des transports routiers

Il ressort de l'annexe II de ce rapport que seuls quelques projets d'infrastructure des chemins de fer sont source de difficultés. Pour la plupart d'entre eux, la mise en œuvre des propositions de la Commission est chose décidée, mais les dates n'ont pas encore été fixées et le financement n'est pas encore assuré. Il ne subsiste de véritables divergences de vues que sur l'électrification de la ligne Liège - Maastricht, pour laquelle le gouvernement belge estime que le trafic est trop faible, et sur l'électrification de la ligne Strasbourg - Kehl (1).

Dans la navigation fluviale, on ne sait encore rien de précis sur un grand nombre de projets importants pour la structure des transports de l'Europe, notamment la liaison Rhin-Meuse, l'aménagement de la Meuse française, le raccordement du canal de Dunkerque-Escaut à l'Escaut belge, la jonction avec Marseille par le canal du Rhône au Rhin. Dans tous ces cas, la Communauté n'a pas encore réussi à provoquer une décision. Bien que les partisans de ces projets aient trouvé un appui dans les propositions de la Commission de la C.E.E., il n'est nullement certain que l'on pourra faire passer ces projets dans un avenir proche. En ce qui concerne le raccordement de Hambourg au réseau de voies navigables européen par le canal Nord-Sud, on peut constater que le budget de la République fédérale ne le mentionne que pour mémoire. Si les accords financiers entre le Bund et les Länder étaient ratifiés rapidement, le canal Nord-Sud pourrait être achevé entre 1966 et 1972.

Alors que, pour les propositions concernant la navigation fluviale, on peut compter sur un examen bienveillant des projets de la part des États membres, cela n'est malheureusement pas toujours le cas pour la construction de routes. Le gouvernement français a, pour les liaisons Thionville - Luxembourg, Nancy - Kehl et Nancy - Chagny, pris des décisions qui sont en contradiction avec les recommandations de la Commission de la C.E.E. (2).

En outre, on n'a pas encore réussi à provoquer de décision pour un grand nombre de projets ;

(1) Par un accord entre la S.N.C.F. et la D.B., c'est Kehl et non pas Strasbourg qui a été choisi pour gare de transit. Les installations de la gare de Kehl seront modernisées en conséquence.

Le réseau de traction électrique allemand se termine au pont du Rhin. La gare de voyageurs de Strasbourg et la gare de marchandises Strasbourg-Hausbergen, où sont terminés les trains de la S.N.C.F., sont installées pour le réseau de traction électrique français.

L'électrification de la ligne Strasbourg-Kehl doit utiliser le courant français. Il n'y aurait plus alors qu'à changer de locomotive à Kehl. Pour le trafic continu, il faudrait utiliser des locomotives bi-courant.

(2) Le tronçon Thionville-frontière franco-luxembourgeoise ne comporte que deux voies, alors qu'à Luxembourg un raccordement à trois voies est prévu ou terminé en partie. Certes, du côté français, l'installation est faite de manière à pouvoir construire plus tard une troisième voie sans augmentation de coûts.

Le tronçon Nancy-Kehl ne sera aménagé que comme route de catégorie II, contrairement aux propositions de la Commission de la C.E.E.

De même, la proposition de la Commission de la C.E.E. d'aménager en autoroute une partie de la route Nancy-Chagny, sur le tronçon Chagny-Langres, a été repoussée par le gouvernement français.

cela amène à supposer que pour certains projets internationaux quelques gouvernements pratiquent une opposition de retardement, ce qui est d'ailleurs également le cas pour certains des projets de canaux.

On ne sait toujours rien de précis sur les liaisons routières Brême - Groningen, Osnabruck - Oldenzaal, Anvers - Bréda, Anvers - Oberhausen, Anvers - Heerlen ni sur le tunnel alpin entre Milan et la Suisse. La réalisation du projet de la E 42 entre Strasbourg et Cologne semble encore particulièrement difficile. Il semble qu'aucune conception ne se dessine en ce qui concerne cette liaison Nord-Sud, alors que des tronçons de cette route sont améliorés dans les différents pays suivant des techniques différentes.

Grosso modo, on peut dire que, pour les chemins de fer, sur 14 projets de la Commission de la C.E.E. cinq seulement n'ont pas encore été mis à exécution. Dans la navigation fluviale, sur 11 propositions 10 se heurtent encore à des difficultés, bien que celles-ci ne soient fondamentales que pour 5 de ces propositions. Dans la construction des routes, 14 des 16 projets se heurtent encore à des difficultés, et dans 3 cas on ne peut plus compter que la Communauté fera prévaloir ses vues.

Ce bilan peu convaincant de première tentative pour la fixation d'un réseau C.E.E. ne s'oppose pas à ce que l'on reprenne cette tentative. Avec l'initiative prise en 1960-1961, il s'agissait de recommandations de la Commission qui n'ont pas juridiquement force obligatoire pour les États membres.

Aujourd'hui, il s'agit en revanche d'un projet de décision du Conseil ayant pour objet de rassembler les programmes nationaux au niveau C.E.E. Cette décision aurait juridiquement force obligatoire pour tout le territoire C.E.E. et obligerait les États membres à s'y conformer.

c) La Commission de la C.E.E. exige une action commune pour déterminer les nouveaux courants de trafic dans la Communauté et pour en tenir compte dans le cadre des investissements d'infrastructure (paragraphe 13).

Avis de la commission des transports

Ce projet de la Commission de la C.E.E. est approuvé.

d) La Commission de la C.E.E. ne veut pas s'en tenir, à long terme, à la définition de critères et de principes communs pour les investissements d'infrastructure de transport. Le cas échéant, il faudrait aussi attribuer à la Communauté certains pouvoirs de décision. Enfin, elle soulève l'idée d'un Fonds communautaire d'investissements alimenté par les contributions des États membres ou par tout autre moyen (paragraphe 14).

Avis de la commission des transports

La Commission de la C.E.E. renonce expressément, au deuxième alinéa du paragraphe 14, à développer davantage cette idée. Cependant, elle ne pourra s'abstenir d'élaborer un jour des conceptions communes, notamment en ce qui concerne la participation de la Communauté au financement des investissements d'infrastructure de transport. Il existe actuellement déjà dans la Communauté une série d'accords bilatéraux ou multilatéraux ⁽¹⁾ en vue de financer en commun des projets dans le domaine de l'infrastructure de transport, projets qui revêtent une importance particulière pour les États membres sur le plan des transports internationaux. La Commission de la C.E.E. devrait avoir pour tâche de favoriser la coopération des États membres en ce domaine, car elle représente une étape préliminaire à d'autres réglementations communautaires.

Bien qu'il ne soit pas possible d'arrêter dès maintenant des modalités plus précises pour organiser la participation de la Communauté au financement d'investissements d'infrastructure, il est évident que dans ce domaine également il ne peut s'agir d'attendre de la Communauté qu'elle finance intégralement un investissement d'infrastructure d'intérêt communautaire. Les fonds déjà existants de la Communauté, en particulier dans le domaine de la politique agricole et sociale, montrent clairement que la Communauté ne peut en tout cas financer qu'un pourcentage, qu'il reste à fixer, des dépenses totales.

Ce principe est encore mis en relief par l'activité qu'a déployée jusqu'à présente la Banque européenne d'investissement. Elle a participé plusieurs fois ⁽²⁾ au financement d'investissements d'infrastructure de transport. Mais les États membres restaient tenus de fournir la part la plus importante des moyens financiers.

3. Les mesures proposées

Dans les paragraphes 18 à 23, la Commission de la C.E.E. propose une série de mesures qui se

(1) Des accords de financement de ce type pour la construction de voies de communication existent pour la Moselle, la liaison Escaut-Rhin, pour le canal Gand-Terneuzen, pour plusieurs tunnels alpins terminés, en construction ou en projet. Pour les chemins de fer, il convient de mentionner le financement de l'électrification de la ligne Bâle-Karlsruhe, de la ligne Bâle-Strasbourg-Reding par la Suisse et l'exemple célèbre du chemin de fer du Saint-Gotthard.

(2) *Prix de la Banque européenne d'investissement pour des projets intéressant les transports, à la date du 31 décembre 1963*

	(en millions d'unités de compte)
Modernisation de la ligne Genes-Modane des F.S. italiens	21,0
Modernisation de la ligne Bozen-Brenner des F.S.	5,0
Transformation de la ligne Battipaglia-Reggio de Calabre des F.S. en ligne à double voie	29,0
Modernisation de la ligne Chambéry-Modane de la S.N.C.F.	4,0
Électrification ou reconversion à la traction diesel de lignes S.N.C.F. en Bretagne	16,2
Électrification de la ligne de la DB Hanovre-Hanau/Gumunden	25,0
Pour la construction de routes dans le cadre de la convention d'association avec la Grèce	17,0
	108,2

reflètent dans la proposition de décision. Il s'agit notamment de :

a) La constitution d'un comité d'experts gouvernementaux chargé d'assister la Commission dans l'examen des questions relatives aux investissements d'infrastructure de transport

La constitution de ce comité sera assurée par les dispositions de l'article 3 de la proposition de décision.

Avis de la commission des transports

La Commission de la C.E.E. veut, par là, donner une assise juridique plus ferme à un organisme déjà existant et en faire une institution permanente. Surtout, le comité ne s'acquittera plus à l'avenir de tâches partielles, mais il s'occupera de toutes les questions concernant l'infrastructure de transport. En outre, il maintiendra des contacts étroits avec le comité de politique économique à moyen terme. Ce comité est, entretemps, devenu une institution fixe de la Communauté.

La Commission de la C.E.E. a, il est vrai, omis de déterminer de manière plus précise les travaux qui seront confiés à ce comité. Dans le commentaire des articles de la proposition de décision, elle déclare :

« Toutefois la Commission n'a pas jugé utile d'en fixer arbitrairement le nombre (des experts) » (cf. page 25, paragraphe 2).

... « Les compétences du comité sont très larges et la Commission ne pense pas souhaitable de donner une définition plus précise et plus détaillée de son mandat que celle qui figure actuellement à l'article 3 » (page 25, paragraphe 3).

On s'est demandé quel sens peuvent avoir des règles législatives si elles restent aussi vagues et si elles ne donnent pas davantage de précisions sur la composition du comité. A cette critique, la Commission de la C.E.E. rétorque que ce qui importe pour elle c'est d'être assistée par un groupe d'experts hautement qualifiés, engagés par elle, qui soient à même de s'adapter à toutes les exigences et de répondre ainsi à tous les besoins dans la coordination des infrastructures de la Communauté.

La commission des transports du Parlement européen attire l'attention de la Commission de la C.E.E. sur le fait qu'il ne suffit pas de faire participer les experts gouvernementaux aux travaux de ce comité. S'il importe surtout de s'assurer la collaboration d'experts hautement qualifiés, il faut faire éclater ce cadre restreint, afin de pouvoir également appeler des experts appartenant aux milieux des transports à participer aux travaux du Comité.

b) Institution d'une procédure de communication et de consultation pour les projets d'investissement d'intérêt communautaire

Les modalités de cette procédure sont indiquées à l'article 1.

Avis de la commission des transports

Il faut souligner une fois encore que ce texte, pas plus que les termes de l'article 1^{er} de la proposition de décision, ne précise jusqu'où va l'obligation de communication des États membres. Les critères du paragraphe 2 de l'article 1^{er}, qui ont pour but de déterminer si un projet d'investissement est d'intérêt communautaire, sont en tout cas trop généraux pour permettre une délimitation. C'est pourquoi la commission économique et financière a rejeté dans son avis (cf. annexe 1) la solution de la Commission de la C.E.E. Elle place au premier rang des travaux la fixation des voies de communication d'intérêt communautaire et supprime ainsi l'incertitude juridique qui naît de cette proposition de décision. A la lecture du commentaire que la C.E.E. donne des différents articles, cette insécurité apparaît encore plus nettement. La Commission de la C.E.E. parle dans son exposé de la souplesse indispensable dans la procédure de communication instituée par elle, qui n'est assortie d'aucun délai ni d'aucune formalité astreignante pour les États membres (page 23, paragraphe 2). Par ailleurs, elle a formulé sa définition en termes tellement larges qu'elle laisse les États membres déterminer librement ce qu'il faut entendre par projet d'investissement d'intérêt communautaire.

Certes, la Commission de la C.E.E. indique clairement au paragraphe 21 que la présente proposition de décision ne doit s'appliquer qu'aux infrastructures des chemins de fer, de la route et de la navigation intérieure. Il faut cependant signaler que les différents articles ne contiennent nullement cette précision. Les formules utilisées ici se réfèrent aux projets d'investissements d'intérêt communautaire, parmi lesquels on peut ranger également les pipe-lines, les ports maritimes et les aéroports. La situation est particulièrement complexe en ce qui concerne les ports de mer. Les voies de communication partant des ports de mer et y aboutissant tombent sous le coup des dispositions de cette réglementation lorsqu'elles sont utilisées pour le trafic par chemin de fer, par route et par voie navigable. En revanche, la question de savoir s'il faut considérer les ports comme têtes de lignes dans la navigation maritime est controversée.

La commission des transports demande en tout cas que les pipe-lines soient inclus dans le domaine d'application de cette décision. Dès le mois de mars 1963, la commission des transports, dans le rapport fait en son nom par M. Rademacher sur le transport d'huiles minérales par pipe-lines, a affirmé que les pipe-lines devraient être inclus dans la politique commune des transports. Le Parlement a fait sienne cette requête.

Il faut toutefois considérer que les pipe-lines existants appartiennent aux sociétés pétrolières qui les utilisent. De ce fait, on ne peut les mettre sur un pied d'égalité avec les voies de communication fluviales, ferroviaires et routières.

c) Charger la Commission de présenter un rapport sur les objectifs qu'elle entend poursuivre en vue de développer les infrastructures de transport.

Ce rapport constituera la partie du programme de politique économique à moyen terme qui concerne les investissements d'infrastructure de transport.

Sur le plan juridique, ce projet sera concrétisé par les dispositions de l'article 2 de la présente proposition de décision du Conseil de ministres. Comme il ressort du commentaire présenté par la Commission de la C.E.E. sur les différents articles, il s'agit d'un plan quinquennal, que la Commission de la C.E.E. présentera de telle façon qu'il soit établi en liaison avec le programme économique à moyen terme.

Avis de la commission des transports

Il faut se féliciter de ce que la Commission de la C.E.E. établisse ainsi un lien direct entre le programme de politique économique à moyen terme et la coordination des investissements d'infrastructure de transport.

d) Charger la Commission d'établir chaque année un rapport sur la situation des investissements relatifs aux voies de communication d'intérêt communautaire (article 2, alinéa 2).

Avis de la commission des transports

Les investissements d'infrastructure de transport étant des investissements à long terme, il

suffit de charger la Commission de présenter tous les deux ans un rapport sur la situation des investissements relatifs aux voies de communication d'intérêt communautaire.

e) La Commission de la C.E.E. veut réaliser en outre les projets suivants (paragraphe 19) :

a) Étudier, avec le concours du Comité qui sera institué, les caractéristiques et normes techniques auxquelles devraient répondre les voies de communication d'intérêt communautaire en vue de faire, le moment venu, à ce sujet des propositions au Conseil ;

b) Réunir un groupe d'experts indépendants hautement qualifiés, chargés d'étudier les problèmes théoriques et pratiques que pose la mise en œuvre de règles communes en matière de sélection des investissements.

Avis de la commission des transports

La Commission de la C.E.E. appelle l'attention sur le fait qu'elle se borne à mentionner ces projets dans son exposé d'introduction où elle traite de l'orientation générale de son action, mais que ceci n'implique nullement qu'avec la présente décision des mesures concrètes seront dès à présent mises en œuvre dans ces deux domaines. Mais, d'après les termes mêmes de la Commission de la C.E.E., cela ne signifie pas qu'il n'est pas possible d'engager une action sur la base de la présente proposition de décision, car l'article 3 n'exclut pas que le comité à instituer puisse effectuer les études mentionnées sous a) et éventuellement prenne l'initiative, en faisant appel à des experts indépendants d'étudier tous les problèmes théoriques et pratiques que pose la mise en œuvre de règles communes pour le choix des investissements.

II — Proposition de résolution

portant avis du Parlement européen sur la proposition de la Commission au Conseil concernant une directive relative à l'action de la Communauté dans le domaine des investissements d'infrastructure de transport

Le Parlement européen,

— consulté par le Conseil de ministres de la Communauté économique européenne (doc 30, 1964-1965) ,

— vu la proposition élaborée par la Commission de la C.E.E. (doc. VII/COM (64) 97),

— vu le rapport de sa commission compétente (doc. 7),

invite la Commission de la C.E.E. à reprendre, sous forme de nouvelles propositions au Conseil, les modifications apportées par le Parlement à la proposition de décision ;

demande à son président de transmettre le rapport de sa commission compétente et la résolution qui y fait suite au Conseil et à la Commission de la C.E.E. ;

propose d'apporter les modifications suivantes à la proposition de la Commission de la C.E.E. au Conseil concernant une décision relative à l'action de la Communauté dans le domaine des investissements d'infrastructure de transport :

**Proposition de décision du Conseil relative à l'action
de la Communauté dans le domaine des investissements
d'infrastructure de transport**

LE CONSEIL DE LA COMMUNAUTÉ
ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE,

LE CONSEIL DE LA COMMUNAUTÉ
ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 75 ;

inchangé

vu la proposition de la Commission ;

inchangé

vu l'avis du Comité économique et social ;

inchangé

vu l'avis du Parlement européen ;

inchangé

considérant que la réalisation de la politique commune des transports implique la mise en œuvre d'une action de la Communauté dans le domaine des investissements d'infrastructure de transport ;

considérant que la réalisation de la politique commune des transports implique la mise en œuvre d'une action de la Communauté dans le domaine des investissements d'infrastructure **pour les transports par chemin de fer, par voie navigable et par route et pour les pipe-lines, dans la mesure où ceux-ci sont en compétition avec les autres modes de transport ;**

considérant que les objectifs de cette action doivent concourir à la réalisation des buts de la politique commune des transports et qu'ils doivent en même temps s'articuler avec ceux de la politique économique générale de la Communauté ;

inchangé

considérant qu'il convient de développer cette action *de façon progressive* et de prendre dès à présent les premières mesures qu'il est possible de mettre en application ;

considérant qu'il convient de développer cette action **le plus rapidement possible** et de prendre **par conséquent** dès à présent les premières mesures qu'il est possible de mettre en application ;

considérant que cette première série de mesures doit viser à la suppression des obstacles et des discontinuités qui peuvent exister actuellement aux frontières intérieures de la Communauté, au développement harmonieux des liaisons d'intérêt communautaire et à l'établissement d'un programme d'ensemble dans le cadre duquel les États membres pourront désormais prendre leurs décisions d'investissements d'infrastructure de transport ;

considérant que cette première série de mesures doit viser à la suppression des obstacles et des discontinuités qui peuvent exister actuellement aux frontières intérieures de la Communauté, au développement harmonieux des liaisons d'intérêt communautaire, **ainsi que de celles qui répondent aux exigences de la politique régionale** et à l'établissement d'un programme d'ensemble dans le cadre duquel les États membres pourront désormais prendre leurs décisions d'investissements d'infrastructure de transport ;

considérant qu'il importe à cet effet de prévoir ;

considérant qu'il importe à cet effet de prévoir :

— l'institution d'une procédure de communication et de consultation pour les projets d'investissements d'intérêt communautaire ;

— l'institution d'une procédure **appropriée** de communication et de consultation pour les projets d'investissements **concernant les voies de communication par chemin de fer, par route et par voie navigable** d'intérêt communautaire, **ainsi que l'aménagement du réseau de pipe-lines dans la mesure où les nouveaux pipe-lines envisagés sont en compétition avec les autres modes de transport.**

- la présentation par la Commission, à *intervalles réguliers*, d'un rapport sur la situation des investissements d'infrastructure de transport dans la Communauté et d'un exposé des objectifs à poursuivre dans ce domaine au cours d'une période quinquennale ;

- la constitution d'un comité d'experts gouvernementaux chargé d'assister la Commission dans l'examen des questions relatives aux investissements d'infrastructure de transport ;

A ARRÊTÉ LA DÉCISION SUIVANTE:

Article 1

1. Les États membres communiquent à la Commission, avant leur mise en exécution, les projets d'investissement d'intérêt communautaire ayant pour objet la création de voies nouvelles ou une augmentation notable de la capacité des voies existantes.

La communication de ces projets comporte notamment :

- une description technique ;
- une évaluation de la dépense totale prévisible ;
- un calendrier prévisionnel des travaux ;
- des données suffisantes sur leur économie.

2. Un projet d'investissement est dit d'intérêt communautaire au sens de la présente décision si

- la présentation, **tous les deux ans**, par la Commission d'un rapport sur la situation dans la Communauté des investissements d'infrastructure des transports **par chemin de fer, par route et par voie navigable et sur le développement du réseau de pipe-lines, dans la mesure ou les nouveaux pipe-lines envisagés sont en compétition avec les autres modes de transport** et d'un exposé des objectifs à poursuivre dans ce domaine au cours d'une période quinquennale ;
- la fixation, par la C.E.E., des voies de communication ferroviaires, fluviales et routières d'intérêt communautaire ;
- l'examen régulier, au niveau communautaire, des projets prévus par les États nationaux dans le domaine des investissements d'infrastructure des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable ainsi qu'en ce qui concerne l'aménagement du réseau de pipe-lines dans la mesure ou les nouveaux pipe-lines envisagés sont en compétition avec les autres modes de transport en vue de les coordonner quant à leur conception et au rythme de leur réalisation, examen qui pourra également porter sur les problèmes de financement ;
- la constitution d'un comité d'experts gouvernementaux **et de spécialistes hautement qualifiés** chargés d'assister la Commission dans l'examen des questions relatives aux investissements d'infrastructure de transport ;

A ARRÊTÉ LA DÉCISION SUIVANTE:

Article 1

1. inchangé

2. inchangé

sa réalisation est susceptible d'avoir une incidence substantielle :

- soit sur le développement des transports à l'intérieur de la Communauté ou avec les pays tiers,
- soit sur les échanges entre les États membres ou entre la Communauté et les pays tiers,
- soit sur le développement harmonieux des activités économiques dans l'ensemble de la Communauté.

3. Si elle le juge utile ou à la demande de l'État membre qui a communiqué le ou les projets, la Commission procède à une consultation avec les États membres sur le ou les projets qui lui ont été communiqués. Elle fait connaître le résultat de cette consultation aux États membres.

Article 2

1. La Commission présente un exposé des objectifs qu'elle estime souhaitable de poursuivre dans le domaine des investissements d'infrastructure de transport, cet exposé constituant dans le programme de politique économique à moyen terme, prévu à l'article 2 de la décision du Conseil du
 , la partie relative à ces investissements.

2. Avant le 31 mars *de chaque année* et pour la première fois avant le 31 mars *1966*, la Commission présente au Conseil un rapport sur la situation des investissements d'infrastructure de transport dans la Communauté. Elle transmet en même temps ce rapport au Parlement européen.

inchangé

- **soit sur le développement d'une ou de plusieurs régions de la Communauté.**

3. La Commission informe les États membres de tous les projets qui lui sont communiqués.

Si elle le juge utile ou à la demande de l'État membre qui a communiqué le ou les projets, la Commission procède à une consultation avec les États membres sur le ou les projets qui lui ont été communiqués. Elle fait connaître le résultat de cette consultation aux États membres.

Article 2

1. inchangé

2. Avant le 31 mars, **tous les deux ans**, et pour la première fois avant le 31 mars **1967**, la Commission présente au Conseil un rapport sur la situation des investissements d'infrastructure de transport dans la Communauté. Elle transmet en même temps ce rapport au Parlement européen.

3. Après fixation du réseau de voies de communication ferroviaires, fluviales et routières existantes ou à créer au sens de l'article 3, ce rapport doit donner un avis sur la réalisation des projets arrêtés conformément à l'article 3 de la présente décision. Compte tenu de l'évolution économique qui s'est produite dans l'intervalle, le rapport donnera lieu, le cas échéant, à de nouvelles propositions de la Commission de la C.E.E. conformément à l'article 3 de la présente décision.

Article 3

Sur la proposition de la Commission de la C.E.E., qui à cet effet collabore avec les États membres et le comité qui sera institué conformément à l'article 4 de la présente décision, le Conseil arrêtera, au plus tard trois ans après promulgation de la présente décision, le réseau des voies de communication ferroviaires, fluviales et routières d'intérêt commun, existantes ou à créer. La Commission de la C.E.E. basera ses propositions sur les éléments contenus à l'article 1^{er}, paragraphe 2.

Article 3

Il est institué auprès de la Commission un comité d'experts gouvernementaux, présidé par un représentant de la Commission et chargé d'assister celle-ci dans l'examen des questions relatives aux investissements d'infrastructure de transport.

Article 4

Il est institué auprès de la Commission un comité d'experts gouvernementaux **et de spécialistes hautement qualifiés**, présidé par un représentant de la Commission et chargé d'assister celle-ci dans l'examen des questions relatives aux investissements d'infrastructure de transport.

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Article 5

inchangé

Avis de la commission économique et financière

Rédacteur: M. J. Dupont

La proposition de la Commission de la Communauté économique européenne concernant une décision du Conseil relative à l'action de la Communauté dans le domaine des investissements d'infrastructure de transport a été renvoyée le 12 mai 1964, conformément au règlement, à la commission des transports, compétente au fond, et pour avis à la commission économique et financière.

Cette proposition est contenue dans le document de séance n° 30, 1964-1965. La commission économique et financière, lors de sa réunion du 16 juin 1964, a chargé M. Dupont de la rédaction de son avis.

Le présent avis, établi à l'intention de la commission des transports, saisie au fond, a été approuvé à l'unanimité par la commission économique et financière lors de sa réunion du 5 octobre 1964 à Bruxelles.

Étaient présents : Mme Elsnér, présidente, MM. van Campen et Starke, vice-présidents, Dupont, rédacteur, Berthoin, Bousch, De Block, De Smet, Dichgans, Drouot L'Hermine, Fohrmann, Herr (suppléant M. Fischbach), Illerhaus (suppléant M. Lückner), Kapteyn, Kriedemann, Leemans (suppléant M. Aigner), de Lipkowski, Poher (suppléant M. Colin), Rohde et Schuijt (suppléant M. Battista)

I — HISTORIQUE DES PRISES DE POSITION DU PARLEMENT EUROPÉEN

1. A côté des effets directs et voulus qu'elles exercent sur la politique des transports et les courants de trafic, toutes les actions entreprises dans le domaine des investissements d'infrastructure de transport ont des répercussions secondaires sur le développement régional et sur la politique de croissance et de conjoncture des États, répercussions qui se manifestent même si elles n'étaient pas prévues lors de l'établissement des décisions concernant les investissements d'infrastructure.

Par le passé, les institutions européennes ont principalement fait porter leur activité en matière d'investissements d'infrastructure de transport sur

la politique des transports. A cet égard, il convient de rappeler les recommandations en vue du développement de l'infrastructure des transports dans le cadre de la Communauté publiées le 21 juin 1960 par la Commission de la C.E.E. D'après ces dernières, une politique commune d'investissements d'infrastructure de transport devrait poursuivre deux objectifs :

- a) Améliorer les raccordements des réseaux de transports nationaux et intégrer leurs structures ;
- b) Élever la capacité de rendement de l'infrastructure, de manière à ce qu'elle puisse faire face à l'accroissement prévisible des échanges commerciaux entre les États membres.

2. De très bonne heure, le Parlement européen a attiré l'attention sur le fait qu'une politique des transports en matière d'infrastructure avait nécessairement des effets secondaires sur le développement des régions et qu'il était par conséquent indispensable d'y inclure des considérations de politique régionale. Les rapports établis par M. Kapteyn (doc. 106 de décembre 1961) et M. Müller-Hermann (doc. 90 du 2 novembre 1960) sont très clairs à cet égard. Le Parlement européen a adopté ce point de vue et a invité l'exécutif de la C.E.E. à modifier en ce sens les recommandations qu'il lui avait soumises (voir plus haut).

La résolution adoptée par le Parlement européen comprend notamment les points suivants :

« Le Parlement européen... »

invite la Commission de la C.E.E. à donner un caractère plus large aux recommandations présentées, de telle sorte qu'il soit tenu compte de tous les besoins matériels de la Communauté, des États membres de la Communauté, et notamment de ceux des régions qui, par suite de leur situation géographique, sont spécialement tributaires quant à leur mise en valeur des voies de communication ;

invite la Commission de la C.E.E. à faire en sorte que le développement des régions de la Communauté particulièrement déshéritées jusqu'ici soit favorisé par l'amélioration des voies d'accès et l'élimination des hiatus qui subsistent dans les voies de communication, ceci étant la condition préalable à la répartition égale de la prospérité et le moyen d'éviter toute concentration économique inutile ;

invite la Commission de la C.E.E. à veiller, en vue de la réalisation des objectifs du traité, à organiser la desserte de l'hinterland de tous les grands ports de la Communauté. »

On peut constater avec satisfaction que la Commission de la C.E.E. a adopté ce point de vue. Le 25 juillet 1961, elle a présenté un complément aux recommandations citées plus haut et relatives au développement de l'infrastructure des transports dans le cadre de la Communauté, complément dans lequel elle réclamait de nouveaux investissements d'infrastructure, également importants du point de vue du développement des régions de la Communauté. Il faut notamment rappeler que la Commission de la C.E.E. demandait le raccordement de Hambourg au réseau fluvial de l'Europe occidentale et une voie de communication entre la Meuse et le Rhin.

La commission économique et financière reprend ce point de vue dans le rapport établi par M. Birkelbach (doc. 99, décembre 1963, paragraphes 54 à 57), en faisant observer que l'une des caractéristiques principales des régions économiquement retardées consiste dans l'insuffisance de leurs réseaux de communication avec les centres d'activité économique. Aussi, l'extension des réseaux de communication de la C.E.E. aux régions en voie de développement est-elle indispensable. La commission économique et financière établit un lien avec la future politique commune des transports en faisant observer que ces investissements sont d'autant plus essentiels pour l'amélioration de l'infrastructure qu'ils réduisent les coûts de transport. Étant donné qu'à l'avenir la politique tarifaire de la C.E.E. se fondera dans une large mesure sur les coûts de transport, une infrastructure moderne des régions en voie de développement est à même de réduire les inconvénients dont souffrent les régions périphériques en matière de politique tarifaire.

3. Le programme d'action pour une deuxième étape (et en particulier le paragraphe 101 et les paragraphes 121 et suivants) a relancé le débat relatif à l'incidence des investissements d'infrastructure sur la politique de croissance et de conjoncture de la Communauté. La recommandation de la Commission de la C.E.E. d'octobre 1963, relative à la mise en œuvre d'une politique économique à moyen terme de la Communauté, ainsi que l'avis que la commission économique et financière a donné

à ce sujet dans le rapport de M. Dichgans (doc. 14 de janvier 1964) reconnaissent qu'il est nécessaire d'accorder une importance toute particulière au développement de l'infrastructure régionale, surtout dans le domaine des transports, étant donné que les mesures d'infrastructure ont une incidence considérable sur l'évolution économique générale de la Communauté et sur l'orientation de la politique des transports (cf. le rapport de M. Dichgans, paragraphes 46, 57 et 60).

4. Les premières années de l'intégration européenne ont éclairé d'un jour nouveau l'importance croissante des investissements d'infrastructure de transport, non seulement pour la politique des transports, mais aussi pour la politique régionale et la politique de croissance de la Communauté. Pour ces raisons, la politique commune de la Communauté dans ce domaine doit être définie en fonction d'aspects très divers et tenir compte, dans ses effets, de différents secteurs essentiels. Aussi, la seule solution consiste-t-elle à orienter sa définition vers un compromis entre les besoins de la politique des transports, ceux de la politique régionale et ceux de la politique de croissance.

II — LA PROCÉDURE PROPOSÉE PAR LA COMMISSION DE LA C.E.E. DANS SON PROGRAMME D'ACTION EN MATIÈRE DE POLITIQUE COMMUNE DES TRANSPORTS

5. En mai 1962, la Commission de la C.E.E. a présenté un programme de politique des transports détaillé. Aux paragraphes 195 à 203, elle expose son point de vue quant à la coordination des investissements ; à ce propos, le paragraphe 198, dans lequel elle fait les propositions suivantes pour l'avenir immédiat, est essentiel :

— Les réseaux de grandes liaisons d'intérêt communautaire seront définis d'un commun accord avant 1964 en prenant comme base le plan tel qu'il ressort des recommandations adressées par la Commission aux gouvernements le 23 juin 1960 et le 8 août 1961.

— A partir du 1^{er} janvier 1964, les États membres communiqueront à la Commission, dans le cadre d'une procédure de notification, leurs projets d'investissements d'infrastructure se rapportant aux réseaux de liaisons internationales.

— L'examen des projets notifiés sera effectué chaque année à partir du 1^{er} janvier 1964 dans le cadre d'une procédure de consultations communautaire. Ces consultations auront pour objet de coordonner les projets nationaux quant à leur conception et au rythme de leur réalisation. Elles pourront porter également sur les problèmes relatifs au financement.

Les résultats de ces consultations feront l'objet de recommandations de la Commission. »

Les propositions que la Commission de la C.E.E. a faites jusqu'à présent doivent être considérées en fonction de ce point de vue.

6. En outre, la Commission de la C.E.E. propose d'entreprendre des études portant notamment sur l'évolution de l'économie à moyen et à long terme et de son incidence sur les transports et sur une analyse du développement des grands courants de transport dans la Communauté.

III — AVIS SUR LE TEXTE DE LA PROPOSITION DE LA COMMISSION DE LA C.E.E.

7. *Remarque préliminaire et objectifs de l'action* (pages 1 à 9 du texte de la Commission de la C.E.E.)

Dans cette partie, la Commission de la C.E.E. mettant à profit les connaissances acquises jusqu'à présent dans le cadre de la Communauté, souligne que les investissements en matière d'infrastructure de transport exercent notamment des effets a) sur l'orientation des courants de trafic et sur l'efficacité de la politique des transports, b) sur le développement régional, c) sur la politique de croissance et d) sur la coopération entre les États membres.

Il en ressort que la coordination des investissements d'infrastructure de transport est véritablement une question relevant de la Communauté, qui doit être résolue dans le cadre de la politique des transports prévue à l'article 75 du traité, de la politique économique à moyen terme en cours d'élaboration et des actions de politique régionale.

Quant à la remarque de la Commission de la C.E.E. (page 9 du texte français, dernier alinéa) selon laquelle il faudra peut-être prévoir des dérogations aux règles communes adoptées en vue du développement des voies de communication afin de tenir compte des actions de politique régionale menées par la Communauté, la commission économique et financière l'interprète en ce sens que la Commission de la C.E.E. a elle aussi reconnu qu'en raison de ses nombreuses incidences une politique commune d'investissements d'infrastructure de transport ne pouvait que tendre vers un optimum, et qu'il n'était pas possible de la considérer uniquement du point de vue de la politique des transports.

8. *Les modalités de l'action* (pages 10 à 14 du texte de la Commission de la C.E.E.)

La Commission de la C.E.E. précise que, dans l'avenir immédiat, elle s'attachera en particulier aux quatre points suivants :

a) Elle élaborera des critères d'évaluation communs pour les investissements d'infrastructure de transport, critères « qui devront être respectés pour la détermination du choix des investissements, tant par les États membres qu'à l'échelon communautaire. Étant donné que les ressources prévues pour les infrastructures de transport sont forcément limitées et apparaîtront toujours comme insuffisantes par rapport aux besoins, l'application de ces principes et de ces critères doit permettre d'opérer la sélection des investissements dont la rentabilité est la plus grande pour la collectivité ».

La suite de son exposé, et particulièrement le paragraphe 15 (page 12), montre clairement que la Commission de la C.E.E. elle-même prévoit que la fixation prochaine de ces critères se heurtera à des difficultés considérables. Elle explique que toute une série de travaux préalables s'imposent encore avant que l'on ne puisse envisager de proposer des critères susceptibles de servir de base pour la sélection des investissements.

C'est sans doute également pour cette raison que la Commission de la C.E.E. laisse entendre au paragraphe 14 qu'il pourrait paraître nécessaire qu'« à l'échelon communautaire intervienne non seulement la définition des principes et critères communs, mais que soient en outre attribués certains pouvoirs de décision ». Toutefois, le second alinéa du paragraphe 14 montre clairement que la Commission de la C.E.E. n'a pour le moment pas l'intention de demander un pareil renforcement de l'action communautaire.

De ce fait, on ne voit pas très bien comment on peut compter dans un proche avenir sur une action commune des États membres, étant donné qu'aucun pouvoir de décision commun n'est prévu pour des projets concrets et qu'il ne sera pas possible de fixer très rapidement les critères généraux d'évaluation des investissements prévus.

Aussi paraît-il indispensable d'en revenir à la proposition faite antérieurement par la Commission de la C.E.E. dans son programme d'action en matière de politique commune des transports (cf. ci-dessus), proposition qui visait à définir le réseau des voies de communication internationales revêtant un intérêt communautaire sur la base d'un plan élaboré par la Commission de la C.E.E. Ce faisant, il devient possible de mener une action concrète qui, tout en exigeant certains critères d'évaluation, ne s'égarerait cependant pas dans des discussions académiques sur la valeur de ces critères. Ce n'est qu'ainsi que la conception de la C.E.E. relative à la création d'un fonds commun d'investissement dans le secteur des transports, telle qu'elle apparaît au paragraphe 14, pourra être réalisée de manière efficace et rationnelle.

b) Aux yeux de la Commission de la C.E.E., l'action communautaire doit porter sur toutes les

infrastructures des voies de communication qui présentent une réelle importance pour l'équilibre économique de la Communauté. « Elles comprendront les liaisons entre les principaux centres économiques, les liaisons entre les ports et leur arrière-pays, de nouvelles liaisons rapides destinées à rapprocher les régions périphériques des centres économiques de la Communauté, certaines voies importantes pour le développement régional. »

Il faut féliciter la Commission de la C.E.E. de cette constatation qui constitue un progrès par rapport au programme d'action en matière de politique commune des transports, car elle ne limite plus l'action communautaire aux seules voies de communication *internationales*, mais tient également compte des besoins et des nécessités de politique régionale qui peuvent parfaitement apparaître à l'intérieur d'un seul État membre.

c) Dans toutes les mesures qu'elle envisage, la Commission de la C.E.E. entend tenir compte de l'évolution ultérieure des courants de trafic de la Communauté. Ce principe est indubitablement correct, car il serait insensé du point de vue économique de construire des voies de communication dont la capacité serait par la suite insuffisamment utilisée.

d) La Commission de la C.E.E. ne propose pas de délais. Elle constate (paragraphe 16, deuxième alinéa) que les progrès de l'action dans le domaine des investissements d'infrastructure de transport sont également conditionnés par le développement de l'intégration communautaire. L'élément d'incertitude inhérent à cette dernière se reflète forcément dans la présente proposition.

Il faut remarquer cependant, qu'en subordonnant telle action à telle autre, la Communauté se trouve prise dans un cercle vicieux. En effet, conditionner la politique d'investissement en matière d'infrastructure de transport à la mise en place d'une politique régionale — elle-même liée à d'autres facteurs de politique agricole etc. — risque de constituer une échappatoire à une action immédiate de l'exécutif dans un domaine où la définition d'une politique est devenue urgente.

D'autre part, on ne saurait oublier — et la Commission de la C.E.E. le souligne d'ailleurs (paragraphe 17) — que de nombreux investissements d'infrastructure ont des conséquences très graves en raison de l'importance des sommes en jeu et de la longévité des voies de communication. La Commission de la C.E.E. en conclut qu'il faut passer immédiatement à l'action, même si elle demeure au début limitée à des mesures modestes.

La commission économique et financière appuie l'idée de la Commission de la C.E.E. selon laquelle il devrait être créé à longue échéance un fonds européen pour les voies de communication, permettant le financement de l'amélioration du réseau des voies existantes et la création de voies nouvelles.

Il convient de relever que la Commission de la C.E.E. reste aussi en deçà des thèses développées dans son programme d'action en matière de politique commune des transports dans lequel elle avait fixé des délais et prévu des décisions communes en matière d'investissements d'infrastructure de transport.

9. *Premières mesures proposées* (pages 14 à 18 du texte de la Commission de la C.E.E.)

Au paragraphe 18, la Commission de la C.E.E. propose les mesures suivantes :

- a) Constituer un comité d'experts gouvernementaux chargé d'assister la Commission dans l'examen des questions relatives aux investissements d'infrastructure de transport ;
- b) Instituer une procédure de communication et de consultation pour les projets d'investissement d'intérêt communautaire ;
- c) Charger la Commission d'établir un programme pour le développement des infrastructures de transport qui constituera la partie relative aux investissements d'infrastructure de transport du programme de politique économique à moyen terme prévu par la décision du Conseil du ;
- d) Charger la Commission d'établir chaque année un rapport sur la situation des investissements relatifs aux voies de communication d'intérêt communautaire. »

Comme nous l'avons déjà dit, la Commission de la C.E.E. a fait un pas en arrière par rapport au programme d'action en matière de politique commune des transports, notamment du fait qu'elle ne prévoit plus ni décisions communes concernant les voies de communication d'intérêt communautaire ni un examen des programmes nationaux d'investissements d'infrastructure en vue de les coordonner au niveau de la Communauté. En fait, les mesures actuellement prévues par la Commission de la C.E.E. se limitent à prévoir que les mesures nationales seront présentées dans le cadre d'une procédure de consultation des États membres au niveau des gouvernements, et à demander à la Commission de la C.E.E. d'établir un rapport sur l'évolution souhaitable de l'infrastructure dans le domaine des transports.

Toutefois, il y a lieu de se féliciter de ce que la Commission de la C.E.E. compte s'occuper également des pipe-lines et, par la suite, des ports maritimes et des aéroports. Dans le rapport sur la politique régionale de la Communauté présenté

par M. Birkelbach (paragraphe 59), la commission économique et financière a insisté sur les répercussions que la construction d'un réseau de pipe-lines à travers la Communauté aurait sur la politique régionale.

IV — PROPOSITION DE MODIFICATION À LA PROPOSITION DE DÉCISION
DU CONSEIL RELATIVE À L'ACTION DE LA COMMUNAUTÉ DANS LE
DOMAINE DES INVESTISSEMENTS D'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT

TEXTE PROPOSÉ PAR LA COMMISSION DE LA C.E.E.

TEXTE MODIFIÉ

**Proposition de décision du Conseil relative à l'action
de la Communauté dans le domaine des investissements
d'infrastructure de transport**

LE CONSEIL DE LA COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE
EUROPÉENNE,

LE CONSEIL DE LA COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE
EUROPÉENNE,

vu les dispositions du traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 75 ;

inchangé

vu la proposition de la Commission ;

inchangé

vu l'avis du Comité économique et social ;

inchangé

vu l'avis du Parlement européen ;

inchangé

considérant que la réalisation de la politique commune des transports implique la mise en œuvre d'une action de la Communauté dans le domaine des investissements d'infrastructure des transports ;

inchangé

considérant que les objectifs de cette action doivent concourir à la réalisation des buts de la politique commune des transports et qu'ils doivent en même temps s'articuler avec ceux de la politique économique générale de la Communauté ;

inchangé

considérant qu'il convient de développer cette action *de façon progressive* et de prendre dès à présent les premières mesures qu'il est possible de mettre en application ;

considérant qu'il convient de développer cette action **le plus rapidement possible** et de prendre **par conséquent** dès à présent les premières mesures qu'il est possible de mettre en application ;

considérant que cette première série de mesures doit viser à la suppression des obstacles et des discontinuités qui peuvent exister actuellement aux frontières intérieures de la Communauté, au développement harmonieux des liaisons d'intérêt com-

considérant que cette première série de mesures doit viser à la suppression des obstacles et des discontinuités qui peuvent exister actuellement aux frontières intérieures de la Communauté, au développement harmonieux des liaisons d'intérêt com-

munautaire et à l'établissement d'un programme d'ensemble dans le cadre duquel les États membres pourront désormais prendre leurs décisions d'investissements d'infrastructure de transport ;

considérant qu'il importe à cet effet de prévoir :

- l'institution d'une procédure de communication et de consultation pour les projets d'investissements d'intérêt communautaire ;
- la présentation par la Commission, à *intervalles réguliers*, d'un rapport sur la situation des investissements d'infrastructure de transport dans la Communauté et d'un exposé des objectifs à poursuivre dans ce domaine au cours d'une période quinquennale ;
- la constitution d'un comité d'experts gouvernementaux chargé d'assister la Commission dans l'examen des questions relatives aux investissements d'infrastructure de transport,

A ARRÊTÉ LA DÉCISION SUIVANTE:

Article 1^{er}

1. *Les Etats membres communiquent à la Commission, avant leur mise en exécution, les projets d'investissements d'intérêt communautaire ayant pour objet la création de voies nouvelles ou une augmentation notable de la capacité des voies existantes.*

La communication de ces projets comporte notamment :

- *une description technique ;*
- *une évaluation de la dépense totale prévisible ;*

munautaire, **ainsi que de celles qui répondent aux exigences de la politique régionale**, et à l'établissement d'un programme d'ensemble dans le cadre duquel les États membres pourront désormais prendre leurs décisions d'investissements d'infrastructure de transport ;

considérant qu'il importe à cet effet de prévoir :

- **la définition des voies de communication d'intérêt communautaire par la C.E.E. ;**
- l'institution d'une procédure de communication et de consultation pour les projets d'investissements d'intérêt communautaire ;
- la présentation par la Commission d'un rapport **annuel** sur la situation des investissements d'infrastructure de transport dans la Communauté et d'un exposé des objectifs à poursuivre dans ce domaine au cours d'une période quinquennale ;
- **l'examen annuel des projets prévus par les États nationaux dans le domaine des investissements d'infrastructure de transport au niveau communautaire, en vue de les coordonner quant à leur conception et au rythme de leur réalisation, examen qui pourra également porter sur les problèmes relatifs au financement ;**
- la constitution d'un comité d'experts gouvernementaux chargé d'assister la Commission dans l'examen des questions relatives aux investissements d'infrastructure de transport,

A ARRÊTÉ LA DÉCISION SUIVANTE:

Article 1^{er}

1. **Sur proposition de la Commission de la C.E.E. et en collaboration avec les États membres le Conseil définit, pour le 30 juin 1965, le réseau des voies de communication, existantes ou à créer, qui sont d'intérêt communautaire. La Commission de la C.E.E. se base à cet effet sur des critères mentionnés au paragraphe 2.**

- un calendrier prévisionnel des travaux ;
- des données suffisantes sur leur économie ⁽¹⁾.

2. Un projet d'investissement est dit d'intérêt communautaire au sens de la présente décision si sa réalisation est susceptible d'avoir une incidence substantielle :

- soit sur le développement des transports à l'intérieur de la Communauté ou avec les pays tiers,
- soit sur les échanges entre les États membres ou entre la Communauté et les pays tiers,
- soit sur le développement harmonieux des activités économiques dans l'ensemble de la Communauté.

3. Si elle le juge utile ou à la demande de l'État membre qui a communiqué le ou les projets, la Commission procède à une consultation avec les États membres sur le ou les projets qui lui ont été communiqués. Elle fait connaître le résultat de cette consultation aux États membres ⁽²⁾.

Article 2

1. La Commission présente un exposé des objectifs qu'elle estime souhaitable de poursuivre dans le domaine des investissements d'infrastructure de transport, cet exposé constituant, dans le programme de politique économique à moyen terme prévu à l'article 2 de la décision du Conseil du, la partie relative à ces investissements.

2. Un projet d'investissement est dit d'intérêt communautaire au sens de la présente décision si sa réalisation est susceptible d'avoir une incidence substantielle :

- soit sur le développement des transports à l'intérieur de la Communauté ou avec les pays tiers,
- soit sur les échanges entre les États membres ou entre la Communauté et les pays tiers;
- soit sur le développement harmonieux des activités économiques dans l'ensemble de la Communauté,
- soit sur le développement d'une ou de plusieurs régions de la Communauté.

3. La décision du Conseil, prise conformément au paragraphe 1, ne constitue dans le programme de politique économique à moyen terme, prévu à l'article 2 de la décision du Conseil du 13 avril 1964, que la partie relative aux investissements d'infrastructure de transport.

Article 2

1. Les États membres communiquent chaque année à la Commission, avant leur mise à exécution, les projets d'investissement qui ont rapport aux nouvelles voies de communication d'intérêt communautaire ou représentant une augmentation notable de la capacité des voies existantes.

La communication de ces projets comporte notamment :

- une description technique ;
- une évaluation de la dépense totale prévisible ;
- un calendrier prévisionnel des travaux ;
- des données sur leur économie.

⁽¹⁾ Cf. article 2, paragraphe 1, du texte modifié.

⁽²⁾ Cf. article 2, paragraphe 2, du texte modifié.

2. Avant le 31 mars de chaque année, et pour la première fois avant le 31 mars 1966, la Commission présente au Conseil un rapport sur la situation des investissements d'infrastructure de transport dans la Communauté. Elle transmet en même temps ce rapport au Parlement européen.

Article 3

Il est institué auprès de la Commission un comité d'experts gouvernementaux présidé par un représentant de la Commission et chargé d'assister celle-ci dans l'examen des questions relatives aux investissements d'infrastructure de transport.

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

2. Si elle le juge utile ou à la demande de l'État membre qui a communiqué le ou les projets en exécution, la Commission procède à une consultation avec les États membres sur le ou les projets qui lui ont été communiqués. Elle fait connaître le résultat de cette consultation aux États membres.

Article 3

1. Avant le 31 mars de chaque année, et pour la première fois avant le 31 mars 1966, la Commission présente au Conseil un rapport sur la situation des investissements d'infrastructure de transport dans la Communauté. Elle transmet en même temps ce rapport au Parlement européen.

2. Dans ce rapport, la Commission devra tenir compte des décisions prises conformément à l'article 1^{er} et de l'évolution économique qui s'est opérée dans l'intervalle ; le cas échéant, il donne lieu à de nouvelles recommandations de la Commission de la C.E.E. au Conseil de ministres.

Article 4

Il est institué auprès de la Commission un comité d'experts gouvernementaux présidé par un représentant de la Commission et chargé d'assister celle-ci dans l'examen des questions relatives aux investissements d'infrastructure de transport.

Article 5

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Note

**sur l'état actuel (février 1965) des travaux d'infrastructure des transports
ayant fait l'objet des recommandations de la Commission de la C.E.E.
des 23 juin 1960 et 8 août 1961**

I — CHEMINS DE FER

1. *Électrification de la ligne*

Creil (embranchement de la ligne Paris-Nord — Lille déjà électrifiée) — Aulnoye — Jeumont — Erquelines — Charleroi — Namur — Liège — Hergenrath — Aix-la-Chappelle-Sud — Aix-la-Chappelle — Cologne.

État des travaux:

Le parcours français est achevé.

Les travaux de la partie allemande de la ligne ont été entamés et doivent être terminés pour le 1^{er} février 1966.

A la fin de septembre 1964, les travaux d'établissement des caténaires à la gare centrale d'Aix-la-Chappelle et de mise en place des supports de caténaires entre Frechen et Geilenkirchen étaient en cours.

Le gouvernement belge avait demandé à la Banque européenne d'investissement un crédit qui n'a pas été accordé. En raison du retard qui en est résulté ou malgré ce retard, la section frontière française — Charleroi a été mise en exploitation début 1965 et l'ensemble du parcours le sera d'ici à 1968.

Le changement de tension se fait à la frontière franco-belge, en cours de route. Entre la Belgique et l'Allemagne, l'échange des locomotives se fait en gare centrale d'Aix-la-Chappelle.

2. *Électrification de la ligne*

Aulnoye (à 218 km de Paris) — Feignis — Quévry — Bruxelles.

État des travaux:

Terminés en 1963. Le changement de tension se fait en cours de route, à la frontière.

3. *Électrification de la ligne*

Liège — Visé — Eisdien — Maastricht.

État des travaux:

On n'en est encore qu'au stade des études préliminaires. Du côté belge, on considère le trafic sur cette liaison comme insuffisant pour justifier l'électrification.

4. *Électrification de la ligne*

Wiesbaden — Cologne — Kaldenkirchen — Venlo.

État des travaux:

La traction électrique a été mise en service sur le tronçon Wiesbaden — Oberlahnstein le 1^{er} octobre 1961 et jusqu'à Osterfeld-Sud le 25 mai 1962.

Le tronçon Cologne — Mönchengladbach — Kaldenkirchen frontière doit être terminé pour le printemps de 1968.

Les chemins de fer néerlandais électrifieront leur parcours dans le délai prévu par les chemins de fer allemands (il ne s'agit que de quelques kilomètres). L'échange des locomotives se fera en gare de Venlo.

5. *Électrification des lignes*

Triangle Cologne — Hamm — Osterfeld-Sud et raccordement Oberhausen — Emmerich — Elten — Babberich — Zevenaar — Arnhem. L'échange des locomotives se fera en gare d'Emmerich.

État des travaux:

Osterfeld-Sud — Hamm sera terminé en octobre 1966.

Oberhausen — Emmerich — Elten frontière sera terminé au printemps de 1966.

Les chemins de fer néerlandais électrifieront leur parcours dans les mêmes délais que les chemins de fer allemands.

6. *Électrification de la ligne*

Hamm — Hanovre — Brunswick.

État des travaux:

Les travaux n'ont pas encore été entamés, bien que, d'après le programme de la Bundesbahn, l'électrification doit être terminée pour 1968.

Le tronçon Wunstorf — Hanovre sera terminé fin 1964, en même temps que la ligne Brême — Hanovre. Le tronçon Hanovre — Lehrte a déjà été mis en service en automne 1964.

7. *Électrification des lignes*

Hambourg et Bremerhaven — Hanau et Gemünden.

État des travaux:

La Banque européenne d'investissement a octroyé pour ce projet un crédit de 25 millions d'unités de compte.

Hanau — Fulda a été mis en service le 1^{er} octobre 1961. Fulda — Hanovre au printemps 1963. (En 1964, par ailleurs, le raccordement Göttingen — Kassel a été électrifié et l'on peut en conclure que l'électrification de la ligne Main — Weser, de Kassel à Francfort, est prévue pour bientôt, ce qui doublerait la capacité de la liaison recommandée par la Commission de la C.E.E.)

Selon le programme initial de la Bundesbahn, le tronçon Hanovre — Hambourg devait être terminé pour le printemps de 1963, mais à la fin du deuxième semestre de 1964, on y travaillait encore. À l'heure actuelle, on escompte que la mise en service aura lieu en mai 1965. Des essais de vitesse jusqu'à 160 km par heure doivent commencer en mars.

Le tronçon Hanovre — Brême est ouvert à la traction électrique depuis le 14 décembre 1964. L'électrification du tronçon Brême — Bremerhaven sera achevée à l'automne de 1965.

8. *Électrification de la ligne*

Hombourg (Sarre) — Ludwigshafen.

État des travaux:

Le tronçon Hombourg (Sarre) — Kaiserslautern a été mis en service le 18 mai 1961 et le tronçon Kaiserslautern — Ludwigshafen, le 1^{er} mars 1964.

9. *Électrification du parcours*

Strasbourg — frontière franco-allemande — Kehl.

État des travaux:

Aucune décision n'est encore intervenue.

10. *Électrification de la ligne*

Paris — Châlons-sur-Marne — Révigny.

État des travaux:

La traction électrique a été mise en service sur l'ensemble de la ligne Paris — Strasbourg le 7 juin 1962.

11. *Électrification de la ligne*

Le Mans — Rennes.

État des travaux:

La Banque européenne d'investissement a octroyé à la S.N.C.F. un crédit de 16,2 millions d'unités de compte pour ce projet.

Ce projet a été inclus dans le programme général de modernisation des chemins de fer de Bretagne et dans le quatrième plan de développement économique et social de la République française.

Le Mans — Laval a été achevé en septembre 1964.

Laval — Rennes sera terminé en juin 1965.

12. *Électrification des lignes*

Chambéry — Modane — frontière franco-italienne, conversion du courant de traction sur la ligne frontière franco-italienne — Turin — Gênes, aménagement des gares de Modane et de Saint-Jean-de-Maurienne et doublement de la voie sur le tronçon à voie unique Bussoleno — Salbertrand.

État des travaux :

Pour la conversion du courant de traction et l'aménagement des gares, les chemins de fer français et italiens ont obtenu respectivement de la Banque européenne d'investissement, des prêts de 4 et 21 millions d'unités de compte.

Les travaux de conversion du courant de traction sur les tronçons Modane — Turin et Turin — Alessandria ont été terminés en juin 1961 et ceux du tronçon Alessandria — Gênes en avril 1964. L'aménagement des gares doit être terminé pour 1970. Enfin, en ce qui concerne le doublement de la voie, rien n'a encore été entrepris jusqu'à présent. Un programme de travaux, dont l'exécution doit s'étendre sur quatre ou cinq ans, a été communiqué aux ministères compétents par les chemins de fer italiens.

13. *Électrification de la ligne*

Marseille — frontière franco-italienne — Vintimille — Savone.

Conversion du courant de traction sur le tronçon Savone — Gênes.

Doublement de la voie sur les tronçons à voie unique de la ligne Vintimille — Gênes.

État des travaux :

L'électrification du parcours français a été prévue au quatrième plan de développement économique et social de la République française. Les

travaux du tronçon Marseille — Les Arcs seront terminés en 1965 et ceux du tronçon Les Arcs — frontière franco-italienne pour 1968.

Les travaux de conversion du courant de traction sur la section Savone — Gênes ont été achevés en avril 1964.

Les travaux de doublement du tronçon Savone — Varazzo doivent être terminés après 1968—1969. Les travaux ont déjà été entrepris sur une partie de ce tronçon.

14. *Conversion du courant de traction sur la ligne Bolzano — Brenner.*

État des travaux :

Les travaux ont débuté en 1963 et pourraient être achevés en 1965. L'autorisation a été donnée pour accélérer le programme.

En vue de l'exécution de ce programme, des crédits ont été demandés à la Banque européenne d'investissement, qui a accordé un prêt de 5 millions d'unités de compte pour une durée de 17 ans.

II — NAVIGATION INTÉRIEURE

15. *Aménagement du « Mittellandkanal »* : mise au gabarit de 1.350 tonnes à l'est de Minden.

État des travaux :

Études préliminaires en cours. Un accord de financement a été conclu entre le Bund et les Länder intéressés. Le Bund prend à sa charge deux tiers et les Länder un tiers des dépenses. La date de lancement des travaux n'a pas encore été fixée.

16. *Raccordement de Hambourg au réseau des voies navigables de l'Europe occidentale*

État des travaux :

Les études économiques et techniques ont donné des résultats positifs. L'accord mentionné au point 15 porte également sur ce projet. Un chapitre « Nordsüdkanal » a été inscrit au budget pour mémoire. Si l'accord de financement était ratifié rapidement par le Bundestag et les Parlements des Länder, le canal Nord-Sud pourrait être achevé entre 1966 et 1972.

17 *Approfondissement du Rhin entre Mannheim et St. Goar*

État des travaux :

Les études préparatoires ont fait des progrès importants et des essais sur modèles réduits ont été terminés en 1963.

18. *Prolongement de la liaison à grand gabarit Rhin-Main-Danube*

entre Nuremberg et Kehlheim.

État des travaux :

Les travaux se poursuivent sur la section Bamberg — Nuremberg, dont l'achèvement est prévu pour 1969. Le financement de la section Nuremberg — Kehlheim fait l'objet de pourparlers à l'échelon fédéral.

19. *Liaison Escaut — Rhin*

État des travaux :

Le 13 mai 1963 a été signé entre la Belgique et les Pays-Bas un traité prévoyant l'aménagement d'une liaison passant par Zandvliet, Anvers, l'Escaut oriental, l'Eendracht, le Slaakdam, le Prins-Hendrik-Polder et le Krammer. Ce traité a été ratifié par les Pays-Bas, mais, en Belgique, la procédure de ratification est encore en cours (novembre 1964).

20. *Liaison Meuse — Rhin*

avec desserte d'Aix-la-Chapelle.

État des travaux :

Les études économiques et techniques préparatoires ont été terminées en 1963.

Aucune décision n'est encore intervenue depuis.

21. *Aménagement de la Meuse en territoire français* : mise au gabarit de 1.350 tonnes entre Givet et Troussey.

État des travaux :

Études préparatoires en cours.

22. *Liaison Dunkerque — Escaut*

et raccords.

État des travaux :

La liaison Dunkerque — Denain sera probablement terminée à la fin de 1965. Les travaux d'écluses étaient déjà terminés en 1963.

Le projet a été inclus dans le quatrième plan de développement économique et social de la République française.

Les travaux d'aménagement du Haut-Escaut, en territoire belge, qui avaient été momentanément interrompus, ont repris.

Aucune décision n'est intervenue quant à la liaison avec la Belgique (Denain — Antoing). Alors que, des deux côtés, on se rapproche de la frontière, on ne peut encore prévoir à quel moment la section de l'Escaut franchissant la frontière deviendra accessible à la navigation.

23. *Liaison Rhin — Rhône*

État des travaux

On n'en est encore qu'aux études préparatoires. Si leurs conclusions au point de vue économique se révèlent favorables, le projet sera inclus dans le cinquième plan de développement économique et social (1966—1969).

24. *Création d'un port sur la Moselle*

Mertert.

État des travaux :

Les travaux sont en cours et doivent être terminés à la fin de 1965.

25. *Réalisation d'une liaison*

Venise — Lac Majeur.

État des travaux :

On n'en est encore qu'au stade des études préparatoires. Le gouvernement italien s'est prononcé pour la réalisation de ce projet, mais aucune décision n'a encore été prise sur le plan financier.

III — ROUTES

26. *Aménagement*

Brème — frontière néerlandaise — Groningen.

État des travaux :

Études statistiques communes. Pas encore de décision. (L'achèvement du tronçon d'autoroute Bremerhaven — Delmenhorst (1^{er} septembre 1964) a apporté une certaine amélioration. La poursuite de l'aménagement de l'itinéraire hanséatique Brème — Kamener - Kreuz apportera une nouvelle amélioration avant la fin de 1966, mais il n'empêche qu'il faudra trouver une solution pour le trafic entre Groningen et l'autoroute allemande.)

27. *Aménagement :*

Osnabrück — frontière néerlandaise — Oldenzaal.

État des travaux :

Études statistiques. Pas encore de décision.

28. *Autoroute*

Anvers — frontière belgo-néerlandaise — Breda.

État des travaux :

Pas encore de décision, malgré l'insistance du gouvernement néerlandais. Il semble que les travaux ne pourront être entrepris avant 1970.

29. *Autoroute*

Anvers — frontière néerlandaise — Eindhoven — Venlo — frontière allemande — Oberhausen

État des travaux :

En Belgique, la question du financement n'est pas encore résolue. On envisage la création d'une société intercommunale qui recourrait à des emprunts de capitaux privés. L'autoroute, dont la Commission de la C.E.E. a recommandé la construction, doit ensuite être prolongée au delà d'Anvers, vers Gand, la frontière française et Lille.

Pas encore de décision en Allemagne.

Aux Pays-Bas, le tronçon Eindhoven — Helmond (10 km) est terminé. L'aménagement des raccordements avec l'Allemagne et la Belgique sera réalisé de façon à coïncider avec les dates d'achèvement qui seront fixées par ces pays.

30. *Autoroute*

Anvers — frontière néerlandaise — Heerlen — frontière allemande — Aix-la-Chapelle.

État des travaux :

En Belgique, pas de décision.

La liaison Anvers — Liège — Aix-la-Chapelle (autoroute roi Baudouin), qui a été ouverte le 9 novembre 1964, sera probablement jugée suffisante par le gouvernement belge. Cette autoroute ne résout cependant pas le problème, dont la Commission de la C.E.E. s'est préoccupée, d'une liaison Est-Ouest par Maastricht, qui constituerait la liaison la plus directe entre Cologne et Anvers.

Aux Pays-Bas : selon les projets de construction actuels, des tronçons seront terminés en 1965, 1970 et 1975.

En Allemagne : l'achèvement des travaux de raccordement à la frontière néerlandaise (il ne s'agit que de 5 km) sera synchronisé avec celui des travaux à exécuter en territoire néerlandais. Le nœud d'autoroutes à l'est d'Aix-la-Chapelle est déjà ouvert à la circulation (1964).

31. *Autoroute*

Bruxelles — frontière française — Paris.

État des travaux :

Le prêt qui avait été sollicité pour ce projet n'a pas été accordé par la Banque européenne d'investissement.

Le gouvernement belge a élaboré un projet de loi prévoyant le financement des travaux d'aménagement de l'autoroute E 10 par une société intercommunale.

Du côté belge, la frontière doit être atteinte en 1966.

En France, la construction du tronçon Senlis — Roye a été prévue au quatrième plan de modernisation (1962—1965); les travaux ont déjà été entamés.

Le tronçon Roye — frontière belge sera financé par une société d'économie mixte, la « Société des autoroutes du nord de la France », fondée en 1963, qui aura la charge de l'ensemble du secteur Senlis — frontière belge.

32. Aménagement en catégorie II

Longwy — Mont-Saint-Martin — frontière luxembourgeoise — Luxembourg.

Contrôle des dates de l'aménagement

Paris — Longwy — frontière luxembourgeoise.

État des travaux :

Le gouvernement français a décidé l'aménagement du tronçon Mont-Saint-Martin — frontière en route de catégorie II et compte terminer l'aménagement de tout l'itinéraire Paris — frontière luxembourgeoise pour la date où sera terminée la partie frontière — Luxembourg, et ce malgré les difficultés particulières que présente l'aménagement de la déviation de Longwy.

33. Étude de l'aménagement du tronçon

Thionville — frontière luxembourgeoise — Luxembourg.

État des travaux :

Tandis que les travaux se poursuivent du côté luxembourgeois pour l'aménagement de trois voies, du côté français le fonds routier n'a libéré pour 1962—1965 que des crédits pour l'aménagement de deux voies. Cependant, les dispositions voulues sont prises en vue de l'adjonction ultérieure d'une troisième voie aux deux voies actuellement en construction.

34. Aménagement de la route E 42

Sarrebruck — frontière luxembourgeoise — Remich — Luxembourg — Echternach — frontière allemande — Bitburg — Cologne.

État des travaux :

Sur la section Sarrebruck — frontière luxembourgeoise, d'importants travaux de redressement et d'amélioration sont soit en cours, soit déjà terminés (raccordement à l'autoroute urbaine de Sarrebruck, déviation de Sarrelouis, déviation de Merzig, etc.); le programme doit être achevé en 1970.

Les travaux d'aménagement en route à trois voies progressent lentement sur la section Remich — Luxembourg, tandis que sur la section Luxembourg — Echternach il ne manque plus que de courts tronçons auxquels on travaille actuellement. L'aménagement de la section Echternacherbrück — Bitburg—Cologne (deux voies) est également en cours.

Les États membres intéressés examineront en commun, dans un cadre plus large, l'ensemble du problème de la route E 42 ainsi que la possibilité de construire des autoroutes dans ce secteur.

35. Autoroute

Metz — frontière allemande — Sarrebruck.

État des travaux :

Le raccordement de Sarrebruck au réseau allemand d'autoroutes a été achevé en 1963. L'autoroute urbaine de Sarrebruck est presque achevée. Du côté français, le raccordement par autoroute de Saint-Avold à la frontière allemande a été décidé en principe, mais aucune décision n'a encore été prise sur le financement ni sur le calendrier des travaux.

36. Autoroute

Nancy — Strasbourg — frontière allemande — Kehl — raccordement à l'autoroute Mannheim — Bâle.

État des travaux :

Le quatrième plan de modernisation (1962—1965) prévoyait des crédits destinés à l'acquisition des terrains nécessaires à l'aménagement en autoroute de la déviation de Nancy et du tronçon Saverne — Strasbourg. Le reste doit, d'après les projets, à l'encontre des recommandations faites par la Commission de la C.E.E., n'être aménagé qu'en route de la catégorie II.

37. Autoroute

Chagny — Langres.

Route de catégorie II

Langres — Nancy

État des travaux :

Ces tronçons doivent être aménagés avant 1975, mais à l'encontre des recommandations faites par la Commission de la C.E.E., le gouvernement français n'envisage pas d'aménager un tronçon en autoroute.

38. Tunnel transalpin et aménagement du tronçon

Chambéry — frontière italienne — Turin.

État des travaux :

Des études préliminaires franco-italiennes ont été menées à bien au niveau gouvernemental en 1963.

Une société privée a été fondée à Turin le 20 octobre 1960, en vue de l'étude et de la réalisation du projet de tunnel. En France, une société d'économie mixte a été constituée dans le même but. Du côté italien, des études géologiques sont en cours. Les travaux de percement pourraient commencer dès le printemps 1965.

39. Aménagement en catégorie II

Nice — frontière italienne.

État des travaux :

L'aménagement des passages de Pont Saint-Louis et la route de la corniche par l'aménagement du pont Saint-Ludovic ont été achevés durant l'été de 1964.

En outre, le gouvernement français a décidé de construire une autoroute de 11 km entre Roquebrune et le poste frontière de Menton — Garavan. Les études préliminaires sont en cours. Un décret d'avril 1964 a déclaré d'utilité publique la construction de ces ouvrages.

40. Aménagement de l'itinéraire E 9 et tunnel transalpin

Milan — Suisse.

État des travaux :

Malgré les entretiens qui ont eu lieu entre les gouvernements italien et suisse, il semble que le projet de tunnel sous le Splügen ait un peu perdu de son intérêt du fait de la construction du tunnel du Saint-Bernard. Cependant, une « S.p.A. per il traforo dello Spluga » (Société du tunnel du Splügen) a été constituée à Milan et un « Komitee Splüger-Straßentunnel » (comité du tunnel routier du Splügen) a été fondé en Suisse.

41. Autoroute

Brenner — autoroute du soleil.

État des travaux :

Du côté allemand, les travaux battent leur plein. L'autoroute Rosenheim — Kufstein, qui n'est accessible jusqu'à présent que dans un seul sens, s'est malheureusement révélée, pendant les travaux, être l'une des routes où le nombre d'accidents mortels est le plus élevé. Après l'achèvement du pont de l'Europe, les travaux avancent sur le territoire autrichien.

Le tronçon Innsbruck — Brenner sera une autoroute à péage, à la différence des autres autoroutes autrichiennes, et le financement des travaux sera assuré par une société privée, au moyen d'emprunts garantis par l'État.

Du côté italien, le financement de la section Bozen — Brenner est assuré et les premiers travaux ont commencé. Pour les autres sections, des pourparlers sont en cours avec un établissement financier étranger ; il y a de fortes chances que le crédit soit accordé. Pour la section Bozen — Brenner, une demande de crédit a été adressée à la Banque européenne d'investissement qui n'a pas encore statué sur cette demande.

IV — RÉSUMÉ DES PROJETS PRÉSENTANT DES DIFFICULTÉS

a) Aménagement décidé, financement assuré, mais délais non encore fixés

Chemins de fer

— Électrification de la ligne Hamm — Hanovre — Brunswick (paragraphe 6).

Navigation intérieure

- Aménagement du « Mittellandkanal » à l'est de Minden (paragraphe 15)
- Raccordement de Hambourg au réseau des voies navigables de l'Europe occidentale (paragraphe 16)
- Prolongement de la liaison à grand gabarit Rhin-Main-Danube entre Nuremberg et Kelheim (paragraphe 18)
- Liaison Escaut-Rhin (paragraphe 19)

Routes

— Bruxelles — Paris (paragraphe 31)

b) Aménagement décidé en principe, mais financement non encore assuré

Chemins de fer

— Doublement de la voie sur le tronçon à voie unique Bussoleno — Salbertrand (paragraphe 12)

Navigation intérieure

— Venise — Lac Majeur (paragraphe 25)

Routes

— Saint Avold — Sarrebruck (paragraphe 35)

c) Aménagement décidé en principe, mais absence de décision concernant la réalisation technique

Chemins de fer

—

Navigation intérieure

- Approfondissement du Rhin entre Mannheim et St. Goar (paragraphe 17)

Routes

- Chambéry — tunnel transalpin — Turin (paragraphe 38)
- Nice — frontière italienne (paragraphe 39)

1) *Absence de décision*

Chemins de fer

- Électrification de la ligne Liège — Visé — frontière néerlandaise — Maastricht (paragraphe 3)
- Électrification du parcours Strasbourg — frontière franco-allemande — Kehl (paragraphe 9)

Navigation intérieure

- Liaison Meuse — Rhin (paragraphe 20)
- Aménagement de la Meuse sur le territoire français entre Givet et Troussey (paragraphe 21)

- Raccordement du canal Dunkerque — Escaut à l'Escaut, en territoire belge (paragraphe 22)

- Canal du Rhône au Rhin (paragraphe 23)

- Venise — Lac Majeur (paragraphe 25)

Routes

- Brême — Groningen (paragraphe 26)

- Osnabrück — Oldenzaal (paragraphe 27)

- Anvers — Breda (paragraphe 28)

- Anvers — Eindhoven — Venlo — Oberhausen (paragraphe 4)

- Anvers — frontière néerlandaise vers Heerlen (paragraphe 30)

- Aménagement de la route E 42 (paragraphe 34)

- Milan — tunnel transalpin — Suisse (paragraphe 40)

e) *Décision contraire aux recommandations de la Commission de la C.E.E.*

- Thionville — frontière luxembourgeoise (paragraphe 33)

- Nancy — Kehl (paragraphe 36)

- Nancy — Chagny (paragraphe 37)

