

447.3

Library Copy

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE
DE L'ÉNERGIE ATOMIQUE

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE
DU CHARBON ET DE L'ACIER

COMMUNAUTÉ
ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE

ASSEMBLÉE PARLEMENTAIRE EUROPÉENNE

DOCUMENTS DE SÉANCE

1960-1961

17 NOVEMBRE 1960

ÉDITION DE LANGUE FRANÇAISE

DOCUMENT 90

Rapport

fait au nom de la

commission des transports

sur

le problème de l'infrastructure européenne des transports

par

M. Ernst Müller-Hermann

Rapporteur

Library Copy

La commission des transports s'est réunie le mercredi 9 novembre 1960 à Bruxelles pour examiner les problèmes soulevés par la proposition de résolution sur l'infrastructure européenne des transports, document 75, que lui a transmise l'Assemblée parlementaire européenne.

M. Müller-Hermann a été désigné comme rapporteur.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité le 9 novembre 1960.

Étaient présents : MM. Kapteyn, président f.f., Müller-Hermann, rapporteur, Bech, Berkbahn, De Kinder, Drouot L'Hermine, Engelbrecht-Greve, Lichtenauer, Pedini, Poher, Posthumus, suppléant M. Krier, Helmut Schmidt, Thorn, Vial, Weinkamm.

RAPPORT

sur le problème de l'infrastructure européenne des transports

par M. Ernst Müller-Hermann

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

1. Le 13 octobre 1960, l'Assemblée parlementaire européenne a transmis à la commission des transports une proposition de résolution présentée par MM. Müller-Hermann, Corniglion-Molinier et Kapteyn.

En conclusion de ses délibérations sur les problèmes de l'infrastructure européenne des transports soulevés par la proposition de résolution, votre commission a formulé ses observations et suggestions comme suit.

2. L'exécutif de la Communauté économique européenne a publié le 21 juin 1960 le document VII/COM (60) 76, énonçant ses « Recommandations en vue du développement de l'infrastructure des transports dans le cadre de la Communauté ».

Ce faisant, elle a accompli, dans le domaine des investissements intéressant les transports, la première de ses tâches, qui consistait à rechercher quelles distorsions et quels hiatus subsistent dans les réseaux européens de communication.

Ces distorsions et ces hiatus résultent du fait que les États ont, dans le passé, orienté leur politique d'investissement de façon unilatérale en fonction des nécessités économiques particulières à chacun d'eux. La présence de tels hiatus est mise en évidence de façon particulièrement frappante dans les cartes de réseaux. En étroite collaboration avec les pouvoirs nationaux compétents, l'exécutif a, bien entendu, soumis à un examen approfondi les besoins présents et futurs du trafic avant de formuler ses différentes propositions. Il est particulièrement nécessaire, en effet, de déterminer avec minutie les besoins futurs du trafic parce qu'il est fréquent de surestimer, dans l'appréciation des lacunes de l'ensemble des voies de communication, le caractère proprement organique de l'infrastructure des différents modes de transport. En développant des critères communs de rentabilité de l'infrastructure, on pourrait apporter une contribution certaine à la solution

des problèmes posés par la politique générale des transports de la C.E.E. dans le cadre de la planification des investissements.

Il résulte nécessairement du fait que les premières recommandations visaient à corriger certains effets des frontières économiques historiques que les propositions de l'exécutif se concentrent dans le territoire où s'entrecroisent le plus de frontières, à savoir dans le nord-ouest de la Communauté.

Il est de même inévitable que la correction des distorsions historiques comporte des désavantages relatifs pour ceux qui jusqu'ici ont précisément profité de ces distorsions. Il peut en résulter chez les intéressés certaines craintes quant aux effets que pourrait avoir l'instauration d'un espace économique plus vaste. L'exécutif devrait veiller à ce que, dans certaines régions, ne naisse l'impression d'être traitées en parents pauvres dans la C.E.E. et d'être promises à un sort périphérique.

L'amélioration de l'infrastructure des transports internationaux peut avoir un large écho politique et rendre la réalité de l'existence de l'Europe plus tangible que bon nombre d'autres mesures, peut-être tout aussi importantes. Il ne faut pas laisser cette chance s'échapper du fait que le programme utile et nécessaire pour l'Europe ne rencontre pas une franche adhésion partout dans la Communauté à cause de la discrimination relative de certaines régions ou de certains lieux de transbordement.

3. C'est pourquoi il serait souhaitable que l'exécutif fasse, dès que possible, le pas suivant et soumette également, après les plans en vue de l'élimination des distorsions, un schéma d'ensemble des problèmes de la politique commune des transports dans le domaine des investissements d'infrastructure. Même si ce problème ne peut être résolu qu'à très long terme, il serait avantageux de disposer prochainement d'un programme-cadre. Par un tel programme, le réseau des voies de communication dans son ensemble doit se développer dans toutes ses parties comme une entité structurelle et parvenir à constituer un tout homogène. Il conviendrait de

définir, en particulier, dans quelle mesure les régions qui, par suite de leur situation géographique, sont spécialement tributaires de la desserte, quant à leur mise en valeur, peuvent être favorisées et dans quelle mesure des travaux d'infrastructure peuvent procurer aux régions jusqu'ici particulièrement déshéritées du point de vue économique la possibilité de rejoindre le rythme de développement économique de la Communauté. L'exécutif attire lui-même l'attention sur l'importance de ce problème au paragraphe 9 de l'introduction de son document.

Un aspect particulier du problème des régions moins développées, qui mérite de retenir l'attention de l'exécutif et de toutes les administrations intéressées, résulte non seulement du fait que les frontières nationales provoquent des hiatus et des distorsions dans les grands axes communautaires, mais aussi qu'elles coupent ces voies principales de communication entre les postes frontières. Ces problèmes de trafic local concernent évidemment surtout le réseau routier. Ce sont, en particulier, les frontières demeurées inchangées depuis des générations qui représentent, pour les localités frontières situées en dehors d'une voie de franchissement et par rapport aux localités de l'arrière-pays, un cas de discrimination absolue qui les condamne à une stagnation économique. Cet aspect microcosmique de l'action répulsive des frontières nationales sur les transports constitue en fait un addendum indispensable au premier programme de l'exécutif et il conviendrait de s'en saisir au plus tard au moment de traiter de la question des régions moins développées.

Il faut, en outre, veiller dans le programme général à l'amélioration des jonctions nécessaires entre tous les grands ports de la Communauté et leur arrière-pays. Une grande partie des difficultés que présente une politique portuaire commune des pays européens peut être sinon éliminée, du moins sensiblement atténuée par un programme d'investissements rationnels de cette nature.

4. La Communauté économique européenne doit également porter un intérêt particulier à l'infrastructure des transports vers les pays tiers, dans la mesure où ceux-ci présentent un intérêt communautaire. Il s'offre là une possibilité concrète de fournir la preuve que la Communauté des Six ne recherche nullement à se retrancher du reste de l'Europe.

Les pays de la C.E.E. devraient notamment mettre tout en œuvre en vue de promouvoir, par des négociations bilatérales directes ou dans le cadre de la conférence européenne des ministres des transports, l'amélioration de l'infrastructure des transports vers ces pays au même degré qu'à l'intérieur de la Communauté. Il est superflu d'attirer l'attention sur l'importance d'une coopération avec la Suisse et l'Autriche en tant que principaux pays de transit.

Il y a lieu de tenir compte, dans l'économie du programme d'ensemble, du problème particulier que pose la situation du territoire de Berlin soumis à l'influence occidentale ; en raison de son importance politique et économique, celui-ci doit être inclus dans les projets de raccordement entre réseaux.

Enfin, en établissant son programme d'infrastructure des transports, la Communauté doit, dès l'abord, se soucier de promouvoir les voies de communication qui se révèlent importantes dans les relations économiques avec les pays d'outre-mer, et plus particulièrement avec ceux qui sont associés à la Communauté.

5. L'harmonisation des méthodes de calcul des coûts, sur la base desquelles les coûts de la construction et de l'entretien de l'infrastructure sont évalués et répartis entre les modes de transport et les différentes entreprises de transport, constitue une tâche particulière incombant à l'exécutif de la C.E.E. dans le domaine des investissements intéressant les transports, qui est non seulement étroitement liée à la politique générale des transports dans la Communauté, mais représente à proprement parler une des conditions primordiales de la politique commune de coordination.

Il ne s'agit pas, en une première étape, d'harmoniser la clé de répartition elle-même — c'est là une décision politique qui ne peut être prise que dans le cadre de la politique commune des transports conformément à l'article 74 —, mais au contraire d'harmoniser dans les six pays la technique financière d'évaluation des coûts par ceux qui doivent en supporter la charge. Logiquement, cette tâche doit sans aucun doute être résolue en corrélation avec la politique d'investissement ; car, en plus de l'évaluation du volume du trafic, une méthode de calcul uniforme est indispensable avant de décider de la mise en œuvre des investissements.

6. Il faut enfin en venir au problème du financement. Il convient d'abord de se demander si le financement communautaire des différentes phases des travaux d'infrastructure aux frontières ne serait pas de nature à en accélérer l'achèvement, car il est fréquent que l'intérêt économique porté à un investissement déterminé soit plus grand dans le pays voisin que dans celui sur le territoire duquel on envisage d'investir. On peut en donner pour exemple la canalisation de la Moselle. Il conviendrait également de préciser au plus tôt dans quelle mesure la Communauté comme telle, par exemple par le truchement de la Banque d'investissement, peut mettre des fonds à disposition pour certains investissements d'infrastructure. Il y aurait lieu aussi d'examiner quelles sociétés internationales de financement pourraient s'intéresser à cette tâche ou, le cas échéant, être nouvellement créées.

7. L'exécutif ne peut remplir sa mission, en particulier dans la question du financement, mais aussi en ce qui concerne l'élaboration technique des programmes, que si les autorités compétentes et les gouvernements des États membres coopèrent étroitement avec lui et contribuent énergiquement à la réalisation des objectifs des traités européens.

Ce n'est que par une telle coopération que peut se créer un réseau de voies de communication

adapté à l'économie moderne des grands espaces, véritable système d'artères de l'économie européenne dont dépend, dans une large mesure, la capacité compétitive de l'Europe.

8. A la suite de ces considérations, votre commission invite l'Assemblée parlementaire européenne à approuver la proposition de résolution suivante.

Proposition de résolution sur le problème de l'infrastructure européenne des transports

L'Assemblée parlementaire européenne,

consciente qu'une extension de grande envergure de l'infrastructure par delà les frontières nationales peut largement contribuer au rapprochement des peuples et des États ;

considérant qu'une économie industrielle organisée sur un grand espace et le principe de la division du travail est précisément tributaire d'une desserte rationnelle et que seul un réseau de voies de communication constituant une entité structurée permet de mener une politique commune des transports de nature à atteindre les objectifs du traité ;

convaincue qu'il y a lieu, dès lors, de considérer le développement de l'infrastructure des Communautés et de ses institutions comme constituant un ensemble de problèmes urgents et essentiels ;

se félicite de l'initiative de la Commission de la C.E.E. d'entamer des négociations avec les gouvernements des États membres de la Communauté en vue du développement de l'infrastructure ;

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 ;

invite la Commission de la C.E.E. à inclure également, en raison de son importance politique et économique, le territoire de Berlin soumis à l'influence occidentale dans les projets de raccordement entre réseaux ;

invite la Commission de la C.E.E. à veiller à ce que les voies de communication qui relient les pays de la Communauté aux pays tiers — en particulier aux pays de l'A.E.L.E. — soient également incluses dans les plans de développement et que des négociations avec les gouvernements de ces pays tiers soient engagées à ce sujet, en particulier aussi dans le cadre de la conférence européenne des ministres des transports (C.E.M.T.) ; ceci vaut également pour les voies de communication importantes dans les relations avec les pays d'outre-mer, et en particulier avec ceux associés à la Communauté ;

invite la Commission de la C.E.E. à préparer une harmonisation des méthodes de calcul des coûts d'après lesquelles sont évalués les frais de construction et d'entretien des voies de communication ;

invite la Commission de la C.E.E. à examiner également le problème de financement et à déterminer en particulier les cas dans lesquels un financement en commun serait utile et réalisable, et aussi si, et dans quelle mesure, la solution de ce problème pourrait être facilitée par la création de sociétés européennes dont le champ d'activité devrait être aussi large que possible en ce qui concerne la construction et l'exploitation de l'infrastructure ;

invite les gouvernements des États membres de la Communauté à accorder tout leur appui aux efforts entrepris dans ce sens par la Commission de la C.E.E.

