



LES CHEMINS DE

On sait que trois institutions internationales, auxquelles participent six pays d'Europe occidentale — la R.F. allemande, la Belgique, la France, la Hollande, l'Italie et le Grand-Duché de Luxembourg, se proposent de réaliser une intégration économique européenne. Ces institutions sont la Communauté européenne du Charbon et de l'Acier (C.E.C.A.), la Communauté économique européenne (C.E.E.) et la Communauté européenne de l'Energie atomique (Euratom).

L'activité de ces trois institutions intéresse les administrations ferroviaires à des titres divers. C'est ainsi que l'Euratom n'intéresse le chemin de fer qu'indirectement, c'est-à-dire dans la mesure où cette institution stimule des recherches se proposant de développer de nouvelles sources d'énergie. Par contre, la C.E.C.A. et la C.E.E. intéressent directement les chemins de fer dans leurs fonctions de transporteurs. Les traités qui les établissent contiennent en effet des dispositions applicables aux transports, qui sont venues se superposer à celles prévues dans les législations nationales des six pays.

Si on désire comprendre les raisons pour lesquelles les auteurs des traités de la C.E.C.A. et de la C.E.E. ont cru nécessaire d'instituer des règles spéciales pour les transports, il faut se référer aux principes généraux qu'ils se sont assignés.

Principes généraux des traités de la C.E.C.A. et de la C.E.E.

Tout en s'appliquant à des domaines distincts — la C.E.C.A. régissant les activités des industries du charbon et de l'acier, la C.E.E. les autres activités économiques — les deux traités se proposent des objectifs identiques. Ils visent tous deux, par l'établissement d'un marché com-

mun dans un vaste espace économique, à contribuer à l'expansion économique et à un relèvement accéléré du niveau de vie. Les auteurs de ces deux traités sont donc partis du postulat que l'établissement d'un marché élargi devait forcément conduire à l'expansion économique. Ils font confiance au principe de la libre concurrence des entreprises et prévoient la création d'institutions, dotées de pouvoirs étendus, qui ont notamment pour mission de s'assurer que la concurrence n'est pas faussée dans le Marché commun.

On imagine aisément que les pratiques susceptibles de modifier les conditions de concurrence entre les entreprises de six pays, qui se sont préoccupés jusqu'à présent de leur seul domaine national, soient nombreuses et diverses. Il y a par exemple les droits de douane, les contingents, les régimes fiscaux et sociaux, les subventions aux entreprises. Mais il y a aussi les transports et plus particulièrement les tarifs de transport.

Le traité de la C.E.C.A. et les transports

En conformité avec les principes généraux rappelés ci-dessus, le traité de la C.E.C.A. prévoit, en son article 3, la nécessité d'assurer à tous les utilisateurs du marché commun, placés dans des conditions comparables, un égal accès aux sources de production. L'article 70, qui traite spécialement des transports, précise que « l'établissement du marché commun rend nécessaire l'application de tarifs de transport du charbon et de l'acier de nature à offrir des conditions de prix comparables aux utilisateurs placés dans des conditions comparables ».

Mais le traité ne se borne pas à dégager un principe d'ordre général. Il va plus au fond des choses. Il prévoit

FER ET L'INTÉGRATION EUROPÉENNE

encore des règles précises et conformes aux objectifs à réaliser, à savoir :

- L'interdiction des discriminations tarifaires fondées notamment sur le pays d'origine ou de destination de la marchandise ;
- L'interdiction de principe des tarifs de soutien ;
- La nécessité de créer des tarifs ferroviaires internationaux, tenant compte de la distance totale et présentant un caractère de dégressivité ;
- La nécessité d'harmoniser les tarifs de transports.

Ces différents points appellent quelques explications complémentaires.

Le problème des discriminations

Au début de l'année 1953, date de l'établissement de la C.E.C.A., il n'était pas rare de rencontrer des discriminations dans les tarifs ferroviaires applicables aux produits ressortissant au traité. En général, en pratiquant des discriminations, les chemins de fer réussissaient à rendre certains transports plus onéreux pour les étrangers que pour leurs nationaux. Les producteurs ou les utilisateurs étrangers ne pouvaient obtenir les conditions de certains tarifs parce que précisément on avait bien pris soin de limiter, par des clauses de nationalité, leur domaine d'application.

Dans les mois qui suivirent l'établissement de la C.E.C.A., les discriminations tarifaires furent rapidement éliminées en conformité avec les prescriptions du traité.

Les tarifs de soutien

Les administrations de chemins de fer sont à même par leur politique tarifaire de soutenir telle ou telle activité. On s'en doute : un tarif de soutien est un tarif avantageux concédé à un ou à quelques utilisateurs déterminés dans le but de réaliser certains objectifs de politique économique. Généralement, on désire maintenir en activité telle ou telle entreprise (ou secteur économique) éprouvant certaines difficultés et compenser par des prix de transport avantageux les désavantages d'une localisation ou de conditions d'exploitation défavorables.

Il faut reconnaître, dans la mesure où ils ont pour effet de compenser certains désavantages résultant d'une localisation ou de conditions d'exploitation défavorables, qu'ils sont de nature à fausser les conditions de concurrence dans le marché commun. Par là même, ils sont en contradiction avec un des principes de base du traité. Il ne faut cependant pas en conclure que la Haute Autorité de la C.E.C.A. se doit d'interdire systématiquement tous les tarifs de soutien. Elle est habilitée en vertu du traité à donner, lorsqu'elle le juge indispensable, un accord temporaire ou conditionnel à la création ou au maintien de tels tarifs.

Il ne faut cependant pas confondre tarifs de soutien et tarifs de concurrence. Bien qu'ils soient également limités à des tarifs et à des utilisateurs déterminés, les

tarifs de concurrence n'ont pas été créés dans un but de soutien. Ils visent seulement à réaliser un alignement des prix sur les conditions d'un mode de transport concurrent et par là même ne concèdent aucun avantage à ceux qui peuvent s'en prévaloir. Aussi les tarifs spéciaux de concurrence sont-ils parfaitement compatibles avec les dispositions du traité de la C.E.C.A.

Les tarifs directs internationaux ferroviaires

Le problème des discriminations et des tarifs de soutien ne concerne que les tarifs spéciaux. Mais les tarifs généraux (applicables à tout le monde, et par le fait même non discriminatoires), tels qu'ils existaient avant l'établissement de la C.E.C.A., pouvaient-ils répondre aux impératifs du marché commun ?

Pour comprendre la nature du problème à résoudre, il est nécessaire de faire en cet endroit une petite digression et de parler de la structure des tarifs ferroviaires, puisque, comme on le verra, les anomalies constatées étaient précisément dues à la structure des tarifs.

On sait, en effet, que les tarifs de chemin de fer sont élaborés d'après une formule comportant trois termes, à savoir :

- Une taxe terminale (somme fixe, dénommée aussi taxe au kilomètre zéro), qui en principe est destinée à couvrir les dépenses du réseau aux points terminaux (mise à disposition des wagons au départ et à destination, frais d'écriture, etc.) ;
- Une taxe de parcours (par exemple 1 franc par kilomètre), c'est-à-dire un taux multiplié par la distance kilométrique qui doit permettre au chemin de fer de récupérer les frais inhérents au transport proprement dit ;
- La dégressivité, qui a pour effet de ralentir, à partir d'une distance déterminée, par exemple 100 kilomètres, la progression de la taxe de parcours.

On s'est donc aperçu que la soudure, en trafic international, des tarifs intérieurs (élaborés selon la structure explicitée ci-dessus) donnait lieu à des anomalies. En effet, les administrations portaient en compte la totalité de leur taxe terminale, alors que normalement elles ne supportaient pas la totalité des charges fixes, puisque ces dernières étaient partagées entre les deux réseaux de départ et de destination. En outre, dans le calcul de la dégressivité, les tarifs ne tenaient pas compte du parcours effectué ou à effectuer sur le réseau voisin.

Ces anomalies avaient pour effet de renchérir les transports internationaux.

Pour remédier à cette situation, un accord, fixant les modalités d'établissement des tarifs directs internationaux, fut signé le 21-3-1955 par les gouvernements des six pays de la C.E.C.A.

Cet accord consacre notamment deux principes nouveaux, remédiant précisément aux anomalies constatées, à savoir :

- L'abandon en trafic international d'une demi-taxe terminale à chaque franchissement de frontière ;
- L'octroi de la dégressivité calculée sur la base de la distance totale de transport.

L'harmonisation des tarifs

Il ne faudrait pas croire que les solutions trouvées en matière de discrimination ainsi que pour les tarifs directs internationaux devaient mettre un point final à tous les problèmes de transport dans la C.E.C.A. En effet, des problèmes très importants restaient à résoudre dans le cadre communautaire, par exemple celui consistant à opérer un rapprochement entre les prix et les conditions des tarifs ferroviaires des six pays. Ce problème est celui de l'harmonisation des tarifs.

Des études approfondies ont déjà été entreprises en la matière. Elles n'ont cependant pas encore abouti à des résultats concrets.

Conclusions

La période sur laquelle ont porté les efforts d'intégration est suffisamment longue — huit ans — pour qu'on puisse tirer certaines conclusions. La première question qui vient à l'esprit est évidemment celle-ci : la S.N.C.B. a-t-elle tiré profit de l'établissement de la C.E.C.A. ?

Si on se base sur les répercussions financières directes résultant de l'élimination des discriminations et de l'application des tarifs directs internationaux, on doit évidemment répondre négativement. Bien plus, il y a eu des pertes de recettes, que l'on peut approximativement estimer à 300 millions de francs par an.

Mais le chemin de fer n'y a-t-il pas gagné de nouveaux trafics, par les sacrifices tarifaires qu'il a consentis et par le simple fait que l'intégration européenne doit nécessairement stimuler les échanges entre les pays membres et, par voie de conséquence, susciter de nouveaux transports ? A cette question, il est beaucoup plus difficile de répondre, car dans la vie économique tout se tient. En effet, pendant la période considérée, d'autres facteurs ont pu jouer, tels la crise charbonnière belge, le renforcement de la concurrence entre les différents modes de transport, l'accroissement généralisé des capacités de production de la sidérurgie, etc. Mais le simple fait même qu'on ne peut isoler les effets spécifiquement dus à l'établissement de la C.E.C.A., semblerait indiquer qu'ils ne se sont pas manifestés.

Aussi bien, faut-il constater que la S.N.C.B. a apporté une contribution importante à l'œuvre d'unification européenne. Elle n'en a pas retiré, jusqu'à présent, les avantages qu'elle aurait pu normalement en escompter.

En terminant cet exposé, il convient d'ajouter que les chemins de fer européens trouveront peut-être, dans le cadre de la C.E.C.A., l'occasion de rationaliser l'exploitation de leurs transports et de réduire certaines de leurs charges, telles les sujétions qui résultent de l'accomplissement des formalités douanières (on sait que celles-ci entraînent une rétention du matériel aux frontières, ce qui provoque évidemment des frais d'immobilisation considérables). Si des résultats concrets pouvaient être obtenus en la matière, il n'est pas douteux qu'ils seraient à la mesure de la contribution apportée par les chemins de fer à l'unification européenne.

E. MARNEF.

(A suivre.)

POÈME POUR L'EUROPE

*... O puzzle enchanté que j'assemble ce soir
comme un avare compte et recompte, inlassable,
les pièces d'un trésor moins solide que sable,
où pourtant il nourrit et puise son espoir.*

*Voici tes cieux profonds, voici tes mers de gel,
où le pêcheur têtu creuse un trou pour sa barque ;
voici les Monts sacrés où se tinrent les Parques ;
voici l'azur, voici le blé, voici le miel.*

*Voici tes noms aussi, les noms de tes provinces :
France, Autriche, Angleterre, Irlande, Danemark,
l'Espagne de Lorca, la Grèce de Plutarque,
cent royaumes d'esprit où chaque homme naît prince.*

*Et voici tes châteaux que je voyais du ciel,
tes neiges et tes lacs, tes forêts à foison,
tes rivages d'argent, la troublante toison
d'étoiles de tes nuits aux reflets d'éternel.*

*Et ce terreau si bien brassé, si bien mêlé,
du Nord au Sud, d'Est en Ouest, aux quatre vents,
dont pas un grain n'a ignoré le poids du sang,
terre pétrie et noble autant qu'un pain de blé.*

*Aujourd'hui ton visage a tant de pureté
que je puis ne plus croire à tes âpres blasphèmes,
à tes crimes commis toujours contre toi-même.
Mon cœur s'emplit pour toi d'inquiète piété.*

A. HAULOT.