

# LES CHEMINS DE FER ET L'INTÉGRATION

## LE TRAITE DE LA C.E.E. ET LES TRANSPORTS

Le traité de la C.E.E. (Communauté économique européenne), qui est entré en vigueur le 1-1-1958, prévoit l'instauration d'un marché commun, dont la réalisation doit s'effectuer en trois étapes de quatre ans. En ce qui concerne les transports, les dispositions du traité figurant aux articles 74 à 84 se ramènent à trois thèmes principaux, à savoir :

### 1. Les discriminations.

Cette matière comporte elle-même deux aspects :

- Les discriminations tarifaires établies en raison du pays d'origine ou de destination des produits transportés (article 79, § 1) ;
- Les discriminations autres que celles décrites ci-dessus qui font l'objet de l'article 79, § 2 ;

### 2. Les tarifs de soutien (article 80) ;

### 3. L'élaboration d'une politique commune des transports.

Matière qui est traitée aux articles 74 et 75.

## Les règles de votation prévues par le traité

On sait que le pouvoir exécutif est exercé dans la C.E.E. par la Commission, qui est dotée de pouvoirs administratifs étendus, et principalement par le Conseil des ministres. Ce dernier, lorsqu'il est appelé à statuer sur une proposition de la Commission, doit se prononcer selon les règles prévues par le traité. Certains problèmes requièrent un vote à la majorité qualifiée ; par contre, les questions importantes, celles relatives à la politique commune des transports, par exemple, doivent être approuvées à l'unanimité par les six ministres.

Remarquons, à ce propos, que la règle du vote à l'unanimité a pour corollaire le droit de veto, le vote négatif d'un seul pays pouvant faire échec à une proposition agréée par les cinq autres.

La majorité qualifiée repose sur une pondération des voix des pays en fonction de leur importance économique. Pour être approuvée à la majorité qualifiée, une proposition doit recueillir au moins douze voix sur dix-sept au Conseil des ministres.

De toute façon, on ne doit pas se dissimuler que les règles de votation élaborées par les auteurs du traité sont sévères, et que les majorités requises ne seront pas faciles à recueillir en ce qui concerne les transports, où il existe de nombreuses différences dans les politiques poursuivies par les différents pays.

## TOURNOI D'ART DRAMATIQUE 1960

Le cinquième tournoi d'art dramatique organisé par le Comité central des Délassements intellectuels a démontré une fois de plus que nos cercles de cheminots continuent à faire des efforts méritoires pour se hisser au niveau du bon spectacle.

Le jury de 1960 a établi le classement comme suit :

### Théâtre français :

1. Comédiens du Rail de Charleroi ;
2. Plateau B de Bruxelles.

### Théâtre wallon :

Comédiens du Rail de l'A.C. Salzinnes.

### Théâtre néerlandais :

1. Vriendenkring Gent-Oost ;
2. Vriendenkring Gent-Zeehaven ;
3. Vriendenkring Kortrijk.

## Les discriminations tarifaires établies en raison du pays d'origine ou de destination des produits transportés (article 79, § 1)

Nous nous trouvons ici en présence de la première réalisation de la C.E.E. en ce qui concerne les transports. Le problème à régler par la Commission de la C.E.E. consistait à élaborer et à faire approuver par le Conseil un règlement concernant la suppression des discriminations consistant — selon les termes du traité — « en l'application par un transporteur pour les mêmes marchandises, sur les mêmes relations de trafic, de prix et conditions de transport différents en raison du pays d'origine ou de destination des produits transportés ».

Le problème sous rubrique, qui, de l'avis général, ne présentait qu'une importance mineure, a cependant soulevé de vives controverses.

La Commission avait en effet estimé qu'il convenait de faire figurer dans le règlement une clause obligeant les transporteurs à publier leurs prix et leurs conditions de transport. Elle partait du principe qu'il était impossible de déceler des discriminations dans un système s'accommodant, pour certains modes de transport, du secret des prix pratiqués.

Il fallait donc, dans l'esprit des travaux élaborés par la Commission, pour rendre effective la réglementation envisagée, au moins pouvoir déceler les discriminations avant d'en prescrire l'interdiction.

Sur le point de la publicité obligatoire des tarifs, les avis furent fort partagés. Il y avait non seulement une opposition entre les thèses des transporteurs non astreints à la publicité — et qui ne désiraient pas se voir imposer cette nouvelle obligation — et celles des transporteurs soumis déjà à cette règle (chemins de fer), mais encore divergence de vues, au sein du Conseil, entre les représentants des six pays. Le nombre des voix requises pour le vote à la majorité qualifiée ne pouvant être atteint, ce fut finalement sur un texte de compromis, remettant à plus tard la prise de position sur les modalités d'application de la publicité, que le Conseil fut appelé à se prononcer.

Le règlement adopté le 27-6-1960 a donc maintenu le statu quo en matière de publicité. Il prévoit l'interdiction de pratiquer, à partir du 1-7-1961, des discriminations tombant sous le coup de l'article 79, § 1.

## Les autres cas de discriminations (article 79, § 2)

Les discriminations visées à l'article 79, § 1, ne constituent qu'un cas particulier parmi les pratiques tarifaires pouvant être discriminatoires. Les auteurs du traité en ont eu conscience puisqu'ils ont — sans énumérer ces pratiques — prévu une possibilité d'intervention.

Sans vouloir prédire l'avenir, puisque ces problèmes n'en sont qu'au stade des études, on pourrait concevoir par exemple que la Commission considère comme discriminatoire le fait qu'une administration ferroviaire n'étendrait pas aux points frontières le bénéfice de certains tarifs dont l'application est limitée à des transports en service intérieur.

Remarquons, en passant, que le traité impartit au Conseil, dans les matières relevant de cette rubrique, le vote à l'unanimité des voix.

## Le point de vue des administrations ferroviaires de la C.E.E. au sujet des discriminations

Les administrations ferroviaires des pays de la C.E.E. ont récemment fait connaître leur point de vue dans une brochure consacrée aux problèmes que pose l'élimination des discriminations.

Après avoir marqué leur accord sur la nécessité d'éliminer les discriminations, les administrations soulignent que cet accord est subordonné à l'application d'une absolue égalité

(Suite de l'article  
paru dans le n° 54)

de traitement entre les transporteurs. Elles rappellent que les transporteurs ferroviaires sont déjà astreints à des obligations tarifaires beaucoup plus strictes que celles imposées aux autres modes de transport, et considèrent que cette inégalité de traitement constitue une véritable discrimination à l'égard des chemins de fer.

En ce qui concerne l'incidence prévisible de la réglementation sur les discriminations, les administrations ferroviaires « dénoncent la nouvelle erreur économique qui consisterait à aggraver cette inégalité en imposant des obligations strictes et étendues aux transporteurs tenus de publier leurs prix et conditions de transport, tout en laissant pratiquement à ceux qui bénéficient d'une complète liberté tarifaire la possibilité de procéder impunément à des différenciations injustifiées de leurs prix, isolément, de façon concertée, ou en collusion avec les usagers ».

Le texte des conclusions, résumant la position des administrations ferroviaires, figure ci-après :

« En conclusion, les administrations ferroviaires, conscientes de leurs devoirs dans le cadre du Marché commun, mais soucieuses de ne pas voir leurs intérêts légitimes négligés et le désordre s'accroître dans le secteur des transports, demandent :

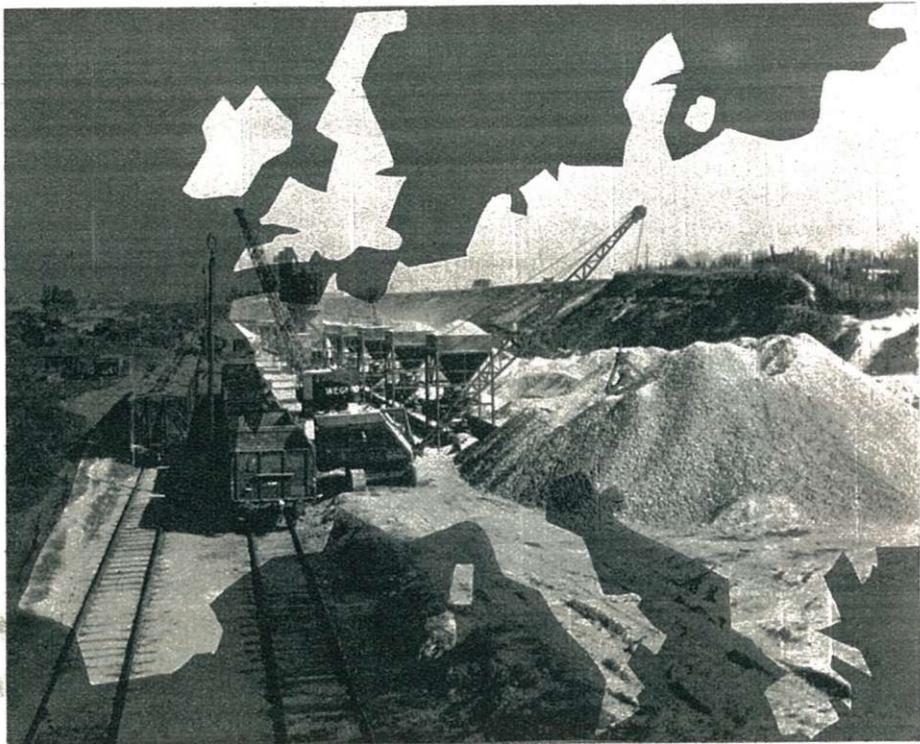
- que l'interprétation des clauses du traité en matière de discrimination de transport ne donne pas lieu à une discrimination de fait entre les transporteurs ;
- que l'élimination des discriminations concilie les nécessités du bon fonctionnement du Marché commun avec les intérêts légitimes des transporteurs ;
- que l'on ne se borne pas à l'élimination des discriminations directes, ce qui désavantagerait lourdement les transporteurs astreints à la publication des tarifs ;
- que les mesures prises pour supprimer ou éviter les discriminations ne dépassent pas ce but en imposant aux transporteurs des contraintes inutiles pour la réalisation des objectifs du traité et contraires à leur intérêt légitime de transporteur.

Elles font confiance aux institutions européennes pour veiller à ces principes fondamentaux pour la bonne utilisation du capital transports de la Communauté. »

## Les tarifs de soutien

L'article 80 du traité interdit les tarifs de soutien. Il confère cependant à la Commission un droit de décision pour le maintien éventuel de certains tarifs de soutien justifiés par des considérations prévues par le traité. Dans un article précédent, nous avons vu qu'un problème similaire s'était présenté dans le cadre de la C.E.C.A.

Remarquons cependant que les traités de la C.E.C.A. et de la C.E.E. diffèrent dans une certaine mesure en matière de tarif de soutien. En effet, le traité de la C.E.E. fait une part beaucoup plus large que celui de la C.E.C.A. aux exigences des politiques régionales. La Commission de la C.E.E. sera



donc amenée, dans certains cas, à réaliser une difficile conciliation entre les impératifs d'une politique régionale, d'un pays déterminé — qui tend forcément à favoriser les activités de telle ou telle région (éventuellement par la pratique des tarifs de soutien) — et la nécessité d'interdire les tarifs de soutien. Elle sera par conséquent appelée à apprécier dans quelle mesure le maintien d'un tarif de soutien est justifié par des considérations de politique économique régionale.

## L'élaboration de la politique commune des transports

L'élaboration de la politique commune des transports constitue évidemment la tâche primordiale des instances de la C.E.E. Tâche considérable, on s'en doute, et sans délimitation précise, car elle a trait aux problèmes principaux pouvant se poser dans le domaine des transports. Tâche particulièrement ardue en outre, vu les disparités existant dans les politiques poursuivies par les pays intéressés.

Le troisième rapport général sur l'activité de la Communauté fait état de ces disparités dans un chapitre que nous reproduisons ci-après :

« Ces disparités apparaissent d'abord dans les politiques poursuivies par les Etats membres pour organiser leurs transports. Ces politiques s'inspirent toutes, à des degrés variables, de deux tendances opposées : d'un côté, celle qui consiste à réglementer les transports en fonction de considérations d'intérêt général ; de l'autre, celle qui s'efforce, au contraire, de les placer le plus possible dans des conditions comparables à celles des autres secteurs industriels et commerciaux. Les mesures prises pour harmoniser et coordonner les modes de transport varient selon l'importance relative attachée à l'un ou l'autre de ces grands principes en cherchant parfois à les concilier, et sont en fait très différentes d'un pays à l'autre » (1).

Il est à présumer que la période transitoire — qui se termine en principe fin 1969 — ne représentera pas un délai trop long, eu égard à l'importance et à la diversité des objectifs à atteindre dans le cadre de l'élaboration de la politique commune des transports.

E. MARNEF.

(1) Troisième rapport général sur l'activité de la Communauté, page 194.