

1801

Vendredi 29 septembre 1950.

Transports internationaux
par véhicules à moteur.

Département des postes et des chemins de fer. Proposition
du 20 septembre 1950.

Département de justice et police. Rapport joint du 25 septem-
bre 1950.

Département politique. Rapport joint du 27 septembre 1950.

Le département des postes et des chemins de fer communique
ce qui suit:

- "1. Le plupart des pays voisins ont, à l'instar du nôtre, adopté des systèmes réglementant les transports publics de personnes et de choses afin d'empêcher un accroissement illimité des possibilités de transport par route. Ces réglementations ont été édictées en vue de coordonner les divers moyens de transports; elles étaient pleinement justifiées sur le plan national d'abord, mais aussi sur le plan international.

L'appareil des transports des Etats entraînés dans la guerre a été durement frappé, qu'il s'agisse de transports par rail, par route et par eau. Après la cessation des hostilités, les moyens à disposition ne permirent plus de couvrir les besoins accrus, notamment du fait de la reconstruction.

2. Vu l'insuffisance des moyens de transport, la commission économique pour l'Europe de l'Organisation des Nations Unies commença à s'occuper du problème. Elle créa un groupe de travail dont la tâche était la suivante:

"... traiter sans délai des difficultés actuelles administratives ou d'exploitation et suggérer les mesures d'urgence qu'il convient de prendre afin d'assurer la pleine utilisation de la capacité existante dans le domaine des transports routiers".

Déjà au cours de la première session de ce groupe de travail des 2 au 6 décembre 1947, les délégués d'un certain nombre de pays et zones d'occupation continentaux sont convenus d'adopter les règles suivantes, valables pour 1948:

- a) garantir la liberté du transit à tout transport de marchandises par route;
- b) garantir le même régime à tout autre transport international par route;
- c) pour les quelques pays qui n'ont pas pu accepter les solutions énoncées sous lettres a et b,
appliquer de façon extrêmement libérale le système d'autorisation en vigueur dans ces pays;

- 2 -

- d) les facilités énoncées sous lettres a à c sont subordonnées aux conditions:
- aa) que la réciprocité soit accordée;
 - bb) que les transporteurs se conforment aux lois et règlements de caractère technique et administratif en vigueur dans les pays étrangers;
 - e) s'assurer mutuellement les facilités présentes en ce qui concerne les transports routiers internationaux de personnes pour une période de 6 mois à compter du 1er janvier 1948.
3. Dans sa session des 5 et 6 octobre 1948, le groupe de travail pour les problèmes à court terme a décidé de renouveler pour 1949 l'accord susmentionné et de le compléter par la liberté du trafic touristique international. Cet accord, auquel d'autres pays encore donnèrent leur adhésion, n'ayant pas été dénoncé avant la fin de l'année 1949, il fut également appliqué en 1950. Le texte original, qui a été modifié et complété à plusieurs reprises, a été mis à jour par nos soins. Ce document, qui est annexé à la présente, n'a qu'un caractère provisoire, étant donné que le sous-comité des transports routiers du comité des transports intérieurs vient, sur la proposition de la délégation suisse, de décider, dans sa 6e session, de charger le secrétariat de rédiger un nouveau texte. C'est celui-ci qui sera déterminant.
4. Il est indéniable que les transports routiers, grâce à l'arrangement intervenu à fin 1947, ont pu rendre des services appréciables à l'économie nationale des Etats qui l'avaient signé. Les transports routiers ont pu jouer un rôle important du fait que d'autres moyens de transport n'avaient pas encore recouvré leur capacité d'autrefois.
5. Le système ferroviaire durement éprouvé par la guerre a été très rapidement remis en état dans toute l'Europe. C'est pour quoi il ne lui a pas fallu beaucoup de temps pour retrouver, sinon pour dépasser sa capacité de transport d'avant-guerre. Parallèlement, le potentiel des transports routiers, grâce au stock du "surplus material" vendu par les Américains, au rythme accéléré de la production européenne et aux importations américaines dans le cadre du plan Marshall, a pu s'accroître dans une mesure considérable. Ces différents facteurs ont, en quelques années, modifié totalement la situation des transports, car aujourd'hui l'abondance des moyens de transport oblige les gouvernements européens à prendre des mesures de coordination.
6. Cette évolution dans le domaine des transports routiers a eu ses répercussions sur les délibérations du conseil économique et social de l'ONU. Par une résolution prise au sein du sous-comité des transports routiers du comité des transports intérieurs de la commission économique pour l'Europe, un groupe de travail composé de spécialistes a été chargé de définir les problèmes qui se posent en ce qui concerne le développement et l'amélioration des transports de voyageurs par route en Europe, et de faire une analyse préliminaire en vue de la préparation d'un régime international dans ce domaine. Ce groupe de travail s'est mis à l'oeuvre. Son rapport, fort intéressant, aboutit à la conclusion qu'il y aurait lieu d'envisager des autorisations

- 3 -

qui, dans une première phase d'introduction, seraient accordées par les gouvernements respectifs sur la proposition d'un organisme international auquel, dans une seconde phase, serait conféré le droit d'accorder les autorisations requises. Ce système s'inspire manifestement du rôle que joue aux Etats-Unis d'Amérique la "Interstate Commerce Commission" dans le domaine des transports routiers.

Cette solution n'a pas reçu l'approbation des délégations présentes. Le sous-comité des transports routiers a, par conséquent, institué un autre groupe de travail pour le développement et l'amélioration des transports qui devra établir le projet d'une convention internationale réglant cette matière. Ce groupe de travail a commencé ses travaux, mais il est peu probable qu'il réussisse très prochainement à élaborer la convention dont il est question.

7. Comme les travaux énoncés sous chiffre 6 ci-dessus exigeront un certain temps, le sous-comité des transports routiers a décidé de proroger pour une durée illimitée l'accord susmentionné, chaque gouvernement intéressé ayant la faculté de le dénoncer avant le 1er octobre avec effet au 1er janvier de l'année suivante.

Nous estimons que le renouvellement répété de cet accord technique pour une période d'un an, et notamment sa prorogation pour une période indéterminée, ce qui constitue un fait nouveau, justifie aujourd'hui une prise de position du Conseil fédéral.

Pour connaître les opinions des milieux intéressés compétents, nous avons chargé l'office fédéral des transports d'en réunir les porte-parole. Figuraient à l'ordre du jour de cette conférence les "libertés de Genève", ainsi que le transport régulier de personnes qui n'est pas couvert par cet accord. Personne n'a recommandé de dénoncer l'accord relatif à la suppression des restrictions à la liberté de la circulation routière.

Nous partageons également cet avis, mais en précisant toutefois que les libertés, en ce qui concerne les transports routiers, ne pourront être maintenues indéfiniment. Nous pensons, au contraire, qu'il convient d'encourager les efforts du genre de ceux que poursuit le groupe de travail susmentionné en vue de remplacer la liberté absolue par la "liberté réglementée".

Vu les considérations qui précèdent, le département des postes et des chemins de fer propose, d'entente avec le département politique et le département de justice et police, et le Conseil

d é c i d e :

1. d'approuver le présent rapport;
2. d'adhérer pour 1951 à l'accord relatif à la suppression des restrictions à la liberté de la circulation routière intervenu au sein de la commission économique pour l'Europe de l'Organisation des Nations-Unies.

Au Recueil des lois fédérales.

Extrait du procès-verbal au département des postes et des chemins de fer, au département politique et au département de justice et police.

Pour extrait conforme:
Le secrétaire,

Ch. Ogi