

revue de la NAVIGATION intérieure et rhénane

EMBRE 1968 - 40^e ANNÉE - N° 19

bimensuel de l'activité fluviale française
et étrangère

publication de la Commission Centrale du Rhin
et de la Commission de la Moselle

droits de reproduction strictement réservés

paraît le 10 et le 25 de chaque mois sauf en août

dans ce numéro :

ARTICLES

- Centenaire de l'Acte de Mannheim 705
- La Belgique et le Rhin 713
 - La Belgique et l'Acte de Mannheim. - R. COENE 714
 - Le développement de la flotte rhénane belge. - M. CHARBONNIER 715
 - La liaison Escaut-Rhin. - G. WILLEMS 717
- Le plan de réforme de la batellerie française. - Y. FERRATON 718

FAITS DE LA QUINZAINE

- M. Chapon évoque devant les Nautes la modernisation du réseau
navigable français 724
- La Sambre belge devient une grande artère fluviale 725
- Journées d'information sur la manutention des marchandises en vrac 727
- La modernisation des voies navigables de l'Est et du Sud-Est 731
- A la Société d'Etudes mer du Nord-Méditerranée 735
- L'aménagement de la Meuse néerlandaise 737

Directeur - Rédacteur en chef: Yvan FERRATON
Rédacteur en chef adjoint: Maurice RUSCHER

RÉDACTION: STRASBOURG-NEUDORF-3, rte du Rhin - Tél.: 34.32.20-21 - Télégrammes: REVUNAVI
PARIS IX: J.-M. Riche, 11, rue Condorcet - Tél.: 878.15.39

Correspondants particuliers dans les principaux ports et centres fluviaux

ADMINISTRATION: ABONNEMENTS - VENTE - EXPÉDITION - STRASBOURG-NEUDORF
3, route du Rhin - Tél.: 34.32.20-21 - Télégrammes: REVUNAVI

PUBLICITÉ: STRASBOURG-NEUDORF-3, rte du Rhin - Tél.: 34.32.20-21 - Télégrammes: REVUNAVI
PARIS IX: 36 ter, rue de la Tour-d'Auvergne - Tél.: 878.78.82, 78.83 et 78.84

POUR L'ÉTRANGER

PAYS-BAS: Jac. Lavèn, Weteringsingel, 52, Hendrik Ido Ambacht - Tél.: 01858-2641
BELGIQUE: Agence Havas belge, 24, rue Anneessens, Anvers - Tél.: 32.60.33

MENTS: A: Série normale des 22 numéros par an. B: 22 numéros + numéro spécial hors série «Port de Strasbourg» paraissant au printemps

	Abonnement A	Abonnement B		Abonnement A	Abonnement B
zone franc.....	100 F	112 F	Allemagne	93 DM	103 DM
.....	1.150 FB	1.280 FB	Suisse	101 FS	112 FS
.....	85 Fl	94 Fl	Autres pays	113 F	126 F

Les commandes sont à libeller à l'ordre des

EDITEUR: SOCIÉTÉ DE LA NAVIGATION DU RHIN S. A. R. L. AU CAPITAL DE 100.000 F. **STRASBOURG**
3, route du Rhin C. C. P. Strasbourg 499.50 D R. C. Strasbourg 58 B 322

17 octobre 1868 - 17 octobre 1968

Centenaire de l'Acte de Mannheim

De nombreuses manifestations ont marqué les 100 ans de la convention révisée de 1868. Mais rien, à première vue, ne permet aux transporteurs rhénans d'envisager l'avenir avec plus d'optimisme

Le 17 et le 18 octobre dernier, deux ans après le cent cinquantième anniversaire de la création de la Commission Centrale du Rhin, a été célébré le centenaire de la « Convention révisée pour la Navigation du Rhin », qui constitue, on le sait, la charte de la navigation rhénane.

Plus couramment connue sous le nom d'« Acte de Mannheim », car c'est dans cette ville qu'elle fut signée, le 17 octobre 1868, par la France, le Grand-Duché de Bade, la Bavière, le Grand-Duché de Hesse, les Pays-Bas et la Prusse, cette convention stipule la libre navigation sur le Rhin, son article premier étant libellé comme suit : « La navigation du Rhin et de ses embouchures, depuis Bâle jusqu'à la pleine mer, soit en descendant, soit en remontant, sera libre aux navires de toutes les nations pour le transport des marchandises et des personnes, à la condition de se conformer aux stipulations contenues dans la présente Convention et aux mesures prescrites pour le maintien de la sécurité générale. Sauf ces règlements, il ne sera apporté aucun obstacle, quel qu'il soit, à la libre navigation. »

Cette convention, rappelons-le, découle, dans son esprit, des principes retenus, dans le domaine de la navigation, dans le Traité de Paris du 30 mai 1814 et fait suite à l'Acte de clôture du Congrès de Vienne (1815) ainsi qu'à la Convention de Mayence du 31 mars 1831.

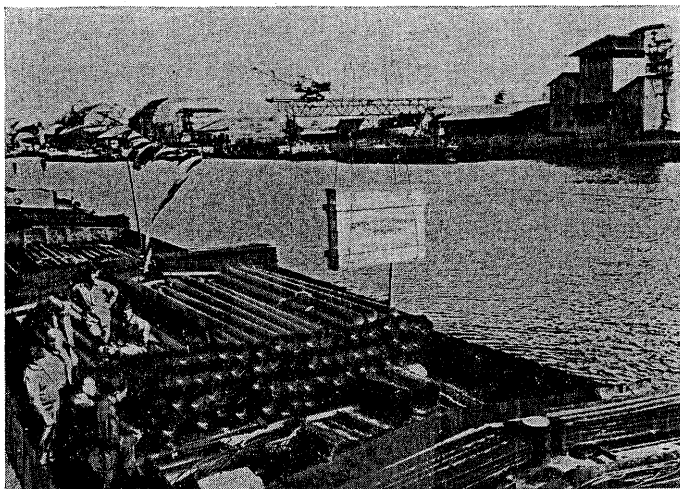
L'Acte de clôture du Congrès de Vienne, assorti de l'annexe 16 B en date du 24 mars 1815 visant les « règlements concernant la libre navigation des rivières », fixait, entre autres, les modalités de constitution de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et définissait son champ d'action. La première réunion de cette commission s'est tenue le 5 août 1816. La Convention de Mayence, dont les cosignataires étaient les mêmes que ceux de la future Convention révisée de 1868, précisait certains points des dispositions prises antérieurement.

Né d'une tradition historique déjà vieille d'un demi-siècle, l'« Acte de Mannheim » fixait un principe qui devait résister à trois guerres. Il ne s'agit cependant pas d'un texte immuable dans ses détails et c'est peut-être cette souplesse qui assura sa durée. Les modifications portant le plus souvent sur des questions d'interprétation, ou sur des points de législation sociale, sont fort nombreuses. Il y eut d'abord, le 18 septembre 1895, la signature, à Mannheim, d'un Protocole additionnel à la Convention portant sur l'interprétation des articles 32 à 40. Le Traité de Versailles (28 juin 1919) maintenait la Convention de Mannheim, apportant cependant quelques modifications exposées dans ses « clauses relatives à la navigation du Rhin, de la Moselle, de la voie Rhin—Meuse et du Rhin supérieur ». Le 21 janvier 1921 fut signé, à Paris, le premier Protocole relatif à l'adhésion des Pays-Bas aux modifications apportées par le Traité de Versailles à la Convention de 1868, suivi, le 29 mars 1923, par un second Protocole, signé également à Paris et relatif au même objet. A la même époque (14 décembre 1922 et 22 décembre 1923), fut conclue une Convention relative au Régime

des Patentes de Batelier du Rhin — protocole 43/1922 de la C.C.R. —, assortie d'une disposition additionnelle faisant l'objet du protocole 22/1923 de la C.C.R. Le 3^e avril 1939 fut signé, à Bruxelles, l'« Accord relatif à certaines questions touchant le régime applicable à la navigation du Rhin », entre la Belgique, la France et les Pays-Bas. Dès le 5 novembre 1945, juste après la dernière guerre mondiale, un accord fut conclu à Londres, par échanges de lettres, portant sur « la reprise des travaux de la Commission Centrale du Rhin ». Le 27 juillet 1950 fut signé à Paris, entre l'Allemagne, la Belgique, la France, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et la Suisse, un « Accord concernant la sécurité sociale des bateliers rhénans », suivi, le 21 mai 1954, par la conclusion, à Genève et par les mêmes partenaires moins le Royaume-Uni, d'un « Accord concernant les conditions de travail des bateliers rhénans ». Enfin, le 20 novembre 1963, fut signée, à Strasbourg, la « Convention portant Amendement à la Convention révisée pour la Navigation du Rhin ». Les cosignataires en étaient l'Allemagne, la Belgique, la France, le Royaume-Uni, les Pays-Bas et la Suisse¹⁾.

Modifié dans ses détails, mais non dans son esprit, l'Acte de Mannheim est donc devenu centenaire, après avoir surmonté les difficultés conjuguées de trois guerres et de quelques décennies de paix.

¹⁾ Nous croyons utile, à ce propos, de rappeler que les textes fondamentaux régissant la navigation dans le bassin du Rhin ont été publiés, sous le titre « Les Actes du Rhin et de la Moselle », par les *Editions de la Navigation du Rhin*, 3, route du Rhin, Strasbourg-Neudorf. Ce recueil (édition 1966) est en vente aux *Editions de la Navigation du Rhin* (34 F, port compris, à verser au C.C.P. Strasbourg, n° 499 50 D des Editeurs).



Embarquement, à Strasbourg, sur l'automoteur « Renan » de la C.N.F.R., des vitraux offerts par la Commission Centrale du Rhin à la Ville de Mannheim.



Photo G. Thomas

Le bourgmestre de Mannheim, M. Reschke, s'entretient avec M. von Haeften, président de la Commission Centrale du Rhin, lors de la présentation des vitraux (au fond, en partie) offerts par la Commission Centrale.

Les cérémonies commémoratives

Le centenaire de l'Acte de Mannheim donna lieu à de nombreuses manifestations, dont nous citerons d'abord la remise à cette Ville de deux splendides vitraux, offerts par la Commission Centrale du Rhin et exécutés par un artiste parisien. Lors d'une brève cérémonie — en présence de MM. Walther, secrétaire général de la Commission Centrale, et Weirich, secrétaire général du Port autonome de Strasbourg, secrétaire de la délégation française à la C.C.R. —, ces vitraux furent embarqués, à Strasbourg, à bord de l'automoteur « Renan » de la C.N.F.R., qui devait les amener jusqu'à Mannheim. La Commission Centrale du Rhin tenait ainsi à mettre en évidence le caractère international de ce centenaire et à souligner le lien symbolique entre Strasbourg, siège de l'organisme, et Mannheim. Toujours à l'occasion de ce centenaire, d'autres manifestations eurent lieu, tant en Belgique — nous y reviendrons plus loin — qu'à Mannheim même.

C'est ainsi que la Commission Centrale du Rhin tint exceptionnellement sa session d'automne à Mannheim. L'Union des Chambres de Commerce rhénanes devait, elle aussi, se réunir dans cette ville, de même que le Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen et l'Association des Armateurs rhénans allemands. Enfin, une exposition ayant pour thème « l'Acte de Mannheim » retraça, à l'aide d'une intéressante documentation imagée, cent ans d'histoire de la navigation rhénane.

La cérémonie officielle commémorant le centenaire de la signature de l'Acte eut lieu, quant à elle, le 18 octobre,

dans la matinée, le cadre de la Salle des Chevaliers du Château de Mannheim ajoutant à la solennité de l'événement.

M. H. Reschke, Premier bourgmestre de Mannheim, salua tout d'abord les personnalités présentes ainsi que toute l'assistance, puis exposa à quel point sa ville a été et reste tributaire du Rhin. Prenant la parole après lui, M. Krause, ministre de l'intérieur du Land de Bade-Wurtemberg, insista sur la complémentarité du Rhin et du Neckar et sur leur profonde signification pour l'économie du Land et se félicita de l'accord qui a pu être conclu entre l'Etat fédéral et les Länder sur les travaux d'aménagement du Rhin entre la frontière hollandaise et Neuburgweier. L'orateur exprima également le souhait de voir aménagé le plus rapidement possible le secteur Strasbourg—Lauterbourg. En terminant, il fit part de son optimisme quant à l'avenir de la navigation fluviale en général, et rhénane en particulier, car, malgré toutes les divergences entre l'Acte de Mannheim et le Traité de Rome, on peut trouver une solution à tout problème.



Vint ensuite le tour de l'orateur le plus attendu de la journée, en l'occurrence M. G. Leber, ministre fédéral des Communications.

Dans son discours, ce dernier fit d'abord remarquer le caractère exceptionnel du régime en cours sur le Rhin, régime que l'on a tendance, vu son ancienneté, à considérer comme tout naturel mais qui, en fait, ne se retrouve sur aucun autre cours d'eau, excepté, toutefois, la Moselle dont le statut est pratiquement assimilé à celui du Rhin et dont l'exemple montre une fois de plus tous les bienfaits qu'une voie d'eau moderne, régie par un règlement international libéral, peut apporter à une région. Cependant, devait poursuivre le ministre, le principe de la libre navigation, qui a pourtant fait ses preuves, ne saurait constituer, de nos jours et à lui seul, un programme de politique des transports. Adhérer à pareille thèse serait non seulement porter atteinte à l'esprit de l'Acte de Mannheim, mais encore faire fi des difficultés actuelles de la navigation rhénane, que M. Leber attribue à une « défaillance du mécanisme du marché » rhénan. Ces difficultés se sont précisées avec la dégradation de l'industrie du charbon, à laquelle la navigation rhénane était étroitement liée ; après avoir été masquées par une période de fausse sécurité due à la reprise économique après la seconde guerre mondiale, elles sont devenues de plus en plus apparentes avec l'évolution accélérée des techniques, les distorsions de concurrence et la surcapacité de la cale. A ce propos, devait déclarer le ministre, « il faut reconnaître que la Commission Centrale du Rhin n'a guère tardé à discerner ces tendances et à tenter, en étroite collaboration avec la navigation fluviale, de trouver des solutions et des moyens lui permettant de ne pas se trouver sans réactions face à l'évolution. Sur ce point, les conclusions de la troisième Conférence économique — qui proposait une réglementation commune de la capacité dont le support aurait été l'Union de la Navigation Internationale Rhénane (U.N.I.R.) —, avaient été recommandées aux différents gouvernements intéressés, en tant qu'instrument de politique des transports adapté aux circonstances. »

» Diverses difficultés — sur lesquelles l'attention avait d'ailleurs été attirée, à l'époque, tant dans le rapport même de la Commission Centrale que dans la résolution figurant à sa fin — ont empêché de donner suite à ces propositions. En outre, la création de la C.E.E. entraîna la nécessité d'intégrer la navigation rhénane dans la politique commune des transports. Il s'en est par conséquent suivi que si, d'un côté, les dispositions de l'Acte de Mannheim permettaient aux Etats cosignataires de se consulter sur des problèmes de politique des transports, les Etats membres de la C.E.E. étaient tenus, de l'autre, de développer une politique commune des transports. »

Pour faire face à ces difficultés, M. Leber, tout en maintenant sa confiance à la C.E.E. et à la Convention de Mannheim, représentant l'action commune, envisage cependant, dans certains cas, une action purement nationale.

« Les obligations de nature diverse auxquelles se trouvent astreints plusieurs Etats participant à la navigation rhénane pourraient revêtir l'apparence d'une opposition d'intérêts, bien que les dispositions des deux traités, malgré les 90 ans qui les séparent, n'aillent pas dans ce sens.

« Avec la discussion du projet de la Commission des C.E. relatif à la réglementation de la capacité dans la navigation fluviale sont tombées certaines appréhensions, selon lesquelles trop de délibérations internationales allaient freiner l'évolution plutôt que l'accélérer.

« Il est à remarquer, d'ailleurs, que la substance économique du projet de la Commission recouvre certaines constatations fondamentales, qui avaient déjà été acquises à Strasbourg. Il a été prévu que les éventuels points de friction ou lacunes pouvant subsister dans ce projet sont appelés à être aplanis ou complétés lors de délibérations ultérieures.

« La position allemande, quant à elle, se fonde avant tout sur le souci de trouver une réglementation qui soit proche des réalités.

« Je continue à être assez optimiste pour admettre que — en ce qui concerne l'intégration du trafic rhénan des Etats non-membres de la C.E.E. — des solutions peuvent être trouvées, qui soient en mesure de satisfaire aussi bien les impératifs de la Communauté que les desiderata des gouvernements des Etats signataires de la Convention de Mannheim. Cependant, sans vouloir tempérer cet optimisme ni faire figure de trouble-joie en ce jour, je me vois obligé de déplorer que, malgré une pléthore de rencontres internationales, l'action commune n'a pas abouti, ces dernières années, à des résultats probants.

« Ni Strasbourg, ni Bruxelles n'ont su transposer sur le plan pratique de l'économie des transports les conclusions, indiscutées de part et d'autre, découlant des méthodes anti-économiques constatées dans la navigation rhénane.

« La patience dont chaque gouvernement doit faire preuve, tant à l'intérieur que vis-à-vis de l'étranger, lors de la réalisation de ses propres conceptions, ne peut que s'épuiser lorsque l'existence même de secteurs économiques importants est en jeu. C'est dans cette situation que s'est trouvé le gouvernement allemand lors de sa mise en place. J'espère que vous me pardonneriez d'évoquer ici quelques réflexions ayant trait aux préoccupations de mon pays.

« Le programme de politique des transports présenté il y a un an a dû faire face à de véritables situations de crise. Cependant, à aucun stade des discussions, on n'a perdu de vue les limites fixées à l'action nationale par les obligations internationales. Etant donné que j'ai moi-même influencé ces discussions, engageant ainsi ma responsabilité personnelle, je tiens à assurer, ici, que nous avons pris en considération les obligations internationales et que nous nous sommes efforcés de ne pas porter atteinte à des intérêts vitaux de l'étranger.

« Mais le fait que l'on soit disposé, sur le plan national, à respecter les positions et les intérêts des partenaires internationaux suppose évidemment que ceux-ci agissent en réciprocité et participent aux efforts visant à une évolution commune. Replacé dans le contexte de cette journée, cela revient à dire qu'un accord centenaire, s'étant assigné comme but la garantie de la libre navigation et l'abolition des entraves, ne saurait plus être considéré, de nos jours, comme un programme exclusif et fondamental en matière de politique économique et des transports, programme grâce auquel tout ce qui exige une réglementation pourrait être effectivement réglementé. »

C'est à ce point de son discours que M. Leber fit remarquer, comme nous l'avons annoncé ci-dessus, qu'une telle interprétation de la Convention de Mannheim risquerait



Photo G. Thomas

Célébration, dans la Salle des Chevaliers du Château de Mannheim, du centenaire de la Convention révisée de la Navigation rhénane. Au premier rang de l'assistance, de gauche à droite, MM. Bodson, commissaire des Transports de la Commission des Communautés européennes, Huber, président de l'U.I.N.F. et du Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, Leber, Ministre fédéral des Communications, Reschke, bourgmestre de Mannheim, von Haeften, président de la Commission Centrale du Rhin, et Mme von Haeften.

rait d'invalider l'esprit y ayant présidé, esprit caractérisé, précisément, par la recherche d'un judicieux équilibre entre les impératifs d'ordre national et international. Car, selon l'orateur, c'est justement dans cette souplesse qu'il faudra chercher la base à partir de laquelle on pourra — dans le présent comme à l'avenir — résoudre, sur le plan juridique également, les problèmes posés par la navigation rhénane. Et M. Leber de conclure ses considérations en précisant, comme suit, les mesures prises, dans ce sens, par la République fédérale : « Pour ce qui est des mesures envisagées sur le plan allemand, il s'agit de réglementations permettant de lier les dispositions en vigueur sur le plan intérieur allemand et la solution recherchée sur le plan international et de préparer le passage sans frictions des unes à l'autre. Nous pensons pouvoir nous attendre, en ce qui concerne ce processus d'adaptation, non seulement à la compréhension de nos partenaires, mais également à leur collaboration. »



Au nom de la Commission Centrale, son président en exercice, M. G. von Haeften, devait remercier de leur présence à la manifestation marquant le centenaire de l'Acte de Mannheim MM. Leber, Krause et Bodson, et remercier de son accueil la Ville de Mannheim et son premier magistrat, M. Reschke.

La présence de M. Bodson, en particulier, a été relevée par le président de la Commission Centrale et interprétée comme un témoignage favorable, dans la mesure où « la Commission européenne sait apprécier la valeur et la signification de l'Acte de Mannheim pour l'intégration européenne ».

M. von Haeften estime que les dispositions essentielles de la Convention de Mannheim, malgré le grand âge de celle-ci, ont gardé toute leur signification. « Elles sont tout aussi utiles aujourd'hui qu'il y a cent ans. »... « Le système reposant sur l'Acte de Mannheim fonctionne,

aujourd'hui encore, avec une pleine efficacité car il répond aux exigences de la navigation rhénane, qui d'ailleurs le soutient. »

« Certes, tous les navigateurs ne sont pas toujours d'accord avec toutes les décisions prises par la Commission Centrale. Mais je dois constater, et je m'en réjouis, que, dans l'ensemble, la profession, qu'il s'agisse des armements ou des particuliers, accueille d'une manière positive nos travaux.

» Bien que nous puissions, aujourd'hui encore, désigner l'Acte de Mannheim comme la « Magna Charta » de la navigation rhénane, il ne faut pas en déduire que son texte soit sacro-saint et immuable. Les dispositions ne touchant pas au principe de base de la Convention peuvent être révisées. Plusieurs protocoles additionnels et certaines modifications ont déjà été enregistrés ; à cet égard, on peut notamment citer la « petite révision » du 20 novembre 1963.

» Comme vous le savez, la conférence économique convoquée par la Commission Centrale a proposé de combattre la crise de la navigation rhénane par une réglementation de la capacité, c'est-à-dire l'immobilisation temporaire des excédents de bateaux.

» A cet effet devait être constituée une Union de la Navigation rhénane internationale. Le Plan U.N.I.R. est venu en discussion à la Commission Centrale, où l'on a constaté qu'il ne concordait pas, sur certains points, avec le principe de la liberté de navigation. La Commission Centrale a alors élaboré un projet de traité d'Etat concernant l'application du Plan U.N.I.R. Il aurait rendu possible de telles exceptions à l'Acte de Mannheim. Entretemps, la Commission des Communautés européennes a présenté, de son côté, un projet de réglementation de la capacité, qui, je l'espère, conduira au succès. Mais même dans ce cas, il sera nécessaire de conclure un traité d'Etat entre tous les pays membres de la Commission Centrale, pour éviter une opposition avec l'Acte de Mannheim. »

Et M. von Haeften de conclure : « De telles modifications et exceptions peuvent être envisagées à tout moment, par l'accord de tous. »... « L'Acte de Mannheim peut alors, et même à l'avenir, constituer la base de la libre navigation sur le Rhin. La Commission Centrale du Rhin, en tant que gardienne de la Convention, est toujours prête à coopérer. Aussi pouvons-nous souhaiter et espérer que l'Acte de Mannheim continuera à servir la navigation rhénane et donc l'ensemble de l'économie du bassin rhénan, et ce même dans le deuxième siècle de son existence. »

Que cela ait été voulu ou non, les déclarations de M. von Haeften apparaissent, en quelque sorte, comme une réponse aux propos tenus la veille par M. V. Bodson à l'assemblée annuelle du *Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen*. Nous le verrons en effet plus loin, M. Bodson a été extrêmement catégorique quant à l'application de la politique commune des transports au secteur rhénan et à la manière dont il la voit. La célébration du centenaire de la signature de l'Acte de Mannheim s'est achevée sur un brillant exposé de M. Kellenbenz, professeur à l'université de Cologne, sur « Le Rhin, voie d'eau de l'Europe occidentale » et dans lequel l'orateur a particulièrement souligné la valeur fécondante et unifiante de la voie rhénane pour l'économie de l'Ouest européen.

M. Bodson à l'assemblée du « Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen »

Comme la Commission Centrale pour sa session d'automne ou l'Union des Chambres de Commerce rhénanes, le *Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen* a profité de la célébration du centenaire de l'Acte de Mannheim pour tenir dans cette ville son assemblée annuelle.



Photo G. Thomas

M. Leber, ministre fédéral des Communications, pendant son allocution.

Organisée en marge des festivités officielles, cette assemblée n'en a pas moins revêtu une très grande importance, dans la mesure où M. Bodson y a précisé sans ambages les positions de Bruxelles en matière de politique européenne des transports et, en particulier, de navigation rhénane.

Avec un certain recul, on peut même se demander si l'exposé de M. Bodson, dont nous publions plus loin de larges extraits, n'était pas le « clou » — involontaire, il est vrai — de ces deux journées consacrées à la navigation rhénane.

Un armateur suisse, que les propos de M. Bodson ne devaient pas, *a priori*, encourager, ne nous a-t-il pas déclaré : « C'était un excellent discours, car l'on sait maintenant à quoi s'en tenir » ?

Mais avant que les deux orateurs du jour, à savoir MM. Huber, président du *Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen* et président de l'U.I.N.F., et Bodson ne prennent la parole, le diplôme de membre d'honneur du Verein a été remis à cinq personnalités combien représentatives de la navigation rhénane et, surtout, de sa reprise et de son expansion après la deuxième guerre mondiale.

Il s'agit d'abord de MM. Schuth, directeur honoraire de l'armement *Fendel*, Geile, directeur général de la *Reederei Braunkohle*, et Jaquet, ancien directeur général de la *Compagnie suisse de Navigation*, auxquelles M. Huber put remettre directement, aux applaudissements de l'assemblée, leur diplôme. M. Brousse, ancien président-directeur général de la *Communauté de Navigation française rhénane*, et Jonker, ancien directeur de la *N.R.V.*, par contre, n'avaient pu assister à cette séance. Mais comme pour les trois personnalités précédentes, M. Huber put rappeler leur mérite au titre de la navigation rhénane dans son ensemble, les cinq membres d'honneur se situant, par leurs activités, dans la tradition de l'Acte de Mannheim, dans sa forme la plus positive.



M. Huber aborda ensuite, dans un long discours, quelques « questions actuelles de la navigation rhénane », tant sur le plan allemand que sur le plan international. S'agissant des problèmes de la navigation rhénane à l'échelle internationale, il devait surtout s'attacher à la réglementation de la capacité, au rôle que la Commission Centrale pourrait jouer à cet égard et au problème de la Suisse.

Après avoir rappelé que la réglementation de la capacité était une solution préconisée depuis quelques années déjà par la profession, M. Huber devait souligner que « le projet de règlement de la Commission des C.E. tient compte de l'idée maîtresse du plan U.N.I.R. relative à la réglementation de la capacité, ainsi que des opinions émises dans ce sens, depuis plus de dix ans, au sein des Conférences économiques. En ce qui concerne le fond du problème — les mesures de réglementation à court terme par l'immobilisation passagère de la cale contre dédommagement — le projet de la Commission et le Plan U.N.I.R. sont, quant à leur orientation de base, fondamentalement identiques. »

Certains points du projet de Bruxelles devraient cependant, selon M. Huber, être modifiés ou améliorés ; il faudrait notamment engager le plus tôt possible le processus d'assainissement : « Sans vouloir trop entrer, ici, dans les détails, ni porter d'appréciations critiques sur diverses parties du projet de la C.C.E., j'en appelle à toutes les instances responsables afin que soit réalisée dans les meilleurs délais la solution vers laquelle on tend. La promptitude est une nécessité. Les contre-propositions du Comité économique et social doivent être prises en considération, contre-propositions au sujet desquelles je me permettrais d'appuyer le point de vue souhaitant — en



Photo G. Thomas

M. G. von Haefthen, président de la Commission Centrale du Rhin.

ce qui concerne l'exécution des mesures de réglementation — une plus large représentation de la profession que celle initialement prévue. Il faudrait aussi mettre en pratique, en priorité, les mesures d'immobilisation temporaire de la cale, qui sont fondamentales, d'autres questions, tels la fixation de conditions subjectives d'accès à la profession ou le programme indicatif, ne semblant pas, quant à elles, de première urgence. Enfin, je juge comme absolument indispensable la modification du texte de l'article 49 du projet de la Commission, réglementant les rapports entre le Marché Commun et les pays tiers, autrement dit le dualisme entre Bruxelles et Strasbourg. »

Partant de ce point de vue, M. Huber propose la Commission Centrale en tant qu'institution chargée de l'exécution du projet de la Commission des C.E., en déclarant : « Le fait que la Commission Centrale soit chargée, en tant qu'institution mandatée, de l'exécution du règlement de la C.E.E. dans les limites du bassin n° 1 (proposition du Comité économique et social) me semblerait constituer une élégante possibilité de solution. Ce biais permettrait d'établir la liaison avec la Suisse, qui s'est pleinement ralliée au plan U.N.I.R. et qui, tout au moins sur la substance, pourrait se rallier dès aujourd'hui à la proposition de la C.C.E., si l'on se décide à supprimer ou modifier l'article 49. Cette suggestion entraînerait naturellement, en échange, des concessions de la part de la Commission Centrale. » Et M. Huber de conclure en déclarant qu'il serait souhaitable que « lors des délibérations actuellement en cours à propos du projet de la C.C.E., l'on s'occupât principalement de cette question et même que l'on élaborât une solution allant dans ce sens. Car, pour tous les intéressés — Commission Centrale du Rhin, Commission des C.E., gouvernements des Etats concernés et profession — le seul problème à résoudre devrait s'énoncer comme suit : comment réussir à ne plus travailler en opposition ou chacun pour soi, mais en collaboration, et ce pour le plus grand bien de la navigation fluviale. »

Le discours de M. V. Bodson s'articulait en deux grands volets, le premier servant essentiellement d'entrée en matière et de support à l'interprétation de l'Acte de Mannheim telle qu'on la conçoit à Bruxelles, le second étant consacré à la future intégration économique européenne en général, et à la mise en œuvre d'une politique européenne des transports en particulier.

Dans la première partie de son allocution, M. Bodson a procédé à une longue analyse de l'Acte de Mannheim, soulignant que les retouches apportées au fil des années n'ont en rien changé les principes fondamentaux de la convention de 1868. Cette rétrospective historique permet à M. Bodson de dégager la double constatation suivante :

« Si l'on veut interpréter la notion de « liberté de navigation », il faut, à mon sens, prendre en considération les difficultés que les cosignataires de l'Acte de Mannheim voulaient aplanir. Ces difficultés n'ont rien de commun avec les interventions tendant à régulariser le marché qui sont actuellement discutées à la lumière des principes fondamentaux des actes du Rhin. Pour m'exprimer plus clairement encore, les mesures préconisées par la C.E.E. s'intègrent dans le cadre d'un concept global d'organisation du marché des transports et, de ce fait aussi, de promotion de la navigation rhénane. Toute interprétation de la notion de « liberté de navigation » qui ferait fi de cet aspect fondamental serait attaquant et, économiquement parlant, certainement inadapté.

» A aucun moment de leur histoire, les actes régissant la navigation rhénane n'ont été considérés comme des textes immuables. Les modifications qui leur ont été apportées démontrent plutôt que les Etats cosignataires ont toujours eu conscience de la nécessité des adaptations aux conditions économiques et politiques. L'article 45 de la Convention de Mannheim charge expressément la Commission de délibérer des propositions relatives au développement de la navigation rhénane présentées par les différents gouvernements riverains et, en particulier, des demandes visant à modifier ou à compléter ce texte et les règlements édictés en commun. »

Résumant sa pensée, M. Bodson devait déclarer que « l'instrument juridique que constitue l'Acte de Mannheim devait être compris en partant des données historiques et interprété dans ce contexte, mais dans un sens évolutif. Je suis convaincu, a-t-il poursuivi, que, de cette façon, nous servons au mieux les intérêts de la navigation rhénane et de ses usagers. Ce n'est que sur la base d'une telle interprétation que nous pourrions conférer à ce mode de transport la stabilité et la prospérité sans lesquelles le concept de « liberté de navigation » n'est plus qu'un postulat vide de sens. Ce faisant, nous ne portons aucune atteinte au principe. Nous ne faisons que le transposer — sans, pour autant, trahir la volonté des cosignataires — dans le contexte d'aujourd'hui et de demain. »

La seconde partie de l'exposé de M. Bodson, présentée sous le titre « vers une Communauté économique européenne », a très clairement défini les positions de Bruxelles en matière de politique européenne des transports. En raison de l'importance des déclarations de M. Bodson, nous croyons utile d'en donner ci-après de très larges extraits.

« Pour la Communauté Economique Européenne, a déclaré l'orateur, le problème du Rhin se pose dans un cadre plus vaste. Cependant, grâce à des règlements plus explicites, la situation juridique en est plus clairement dessinée.

Les articles 2 et 74 du Traité de Rome stipulent que les objectifs du traité seront poursuivis dans le cadre d'une politique commune des transports.

Les buts principaux de cette politique s'établissent comme suit :

- 1 - la réalisation du Marché commun en général ;
- 2 - l'intégration du secteur des transports sur une base communautaire ;
- 3 - l'organisation générale du marché des transports.

Je voudrais, dès à présent, constater que les deux premiers objectifs de la politique commune des transports évoqués ci-dessus — réalisation du Marché commun en général et intégration du secteur des transports — ne permettent pas que soit arrêtée, pour le bassin rhénan, une réglementation parti-

culière, extérieure et indépendante de la politique des transports en général. La politique commune des transports doit obligatoirement s'étendre aux trois modes de transport intérieurs ainsi qu'à toutes les relations existantes.

Si l'on voulait séparer artificiellement le Rhin des autres voies navigables de la Communauté, il en résulterait des distorsions susceptibles de remettre en question la réalisation d'une politique commune. Le Rhin constitue, en définitive, l'une des plus importantes voies de communication de la Communauté et l'on ne saurait par conséquent l'exclure du processus d'intégration de la C.E.E. Par ailleurs, l'interpénétration progressive des voies d'eau de la Communauté réclame que l'ensemble de la navigation intérieure se voit appliquer un traitement uniforme. Ce qui n'exclut d'ailleurs pas que l'application en puisse différer selon les données du marché.

Les propositions de la Commission relatives à la réalisation du troisième objectif de la politique commune des transports — l'organisation générale du marché des transports — ont reçu, de la part de certains milieux de la navigation rhénane, ainsi que d'un Etat membre et de certains Etats tiers, un accueil réservé.

Sont avant tout mises en cause, sur ce point, les premières propositions de 1963, relatives à l'introduction d'un système de tarifs à fourchettes pour les trois modes de transport et à l'harmonisation fiscale, système devant déboucher sur l'imputation des frais d'infrastructure.

L'application de telles dispositions à la navigation rhénane, a-t-on dit, porte atteinte à certains principes fondamentaux de l'Acte de Mannheim. On a recommandé à la Commission de discuter d'abord de ses projets avec la Commission Centrale du Rhin, ou, du moins, avec les pays tiers membres de cette Commission. L'application de ces dispositions à la navigation rhénane ne saurait être fondée, a-t-on encore déclaré, que si l'on réussit à trouver une solution acceptable sur le plan général. »

A ce propos, M. Bodson devait rappeler que la Commission avait précisé sa position, sur le plan tant juridique qu'économique, dans le memorandum de 1964 sur l'application du Traité de Rome à la navigation rhénane²⁾.

Après avoir rappelé la teneur et les conclusions du memorandum, M. Bodson a enchaîné :

« Lors de cet examen la Commission en est arrivée aux conclusions suivantes :

1) Les dispositions du Traité de Rome sont valables pour l'ensemble des transports intérieurs au sein de la Communauté, donc aussi pour la navigation rhénane.

2) La liberté de navigation ne signifie pas l'interdiction des mesures tendant à protéger le libre jeu de la concurrence face aux entraves qui le menacent. Cette conclusion découle d'une interprétation de l'Acte de Mannheim et s'appuie sur le fait que les Etats cosignataires ne pouvaient avoir eu, en 1868, l'intention de renoncer à l'exercice de leur souveraineté sous une forme encore inconnue au 19^e siècle. J'entends par là les formes modernes que peuvent revêtir les mesures de régulation de l'économie.

3) Les redevances payées sur les canaux du bassin rhénan peuvent également être perçues sur le Rhin. L'aménagement de ce fleuve justifie en effet son assimilation à une voie d'eau artificielle, voie pour laquelle l'Acte de Mannheim n'interdit pas la perception de redevances de participation aux frais d'infrastructure.

4) Pour ce qui est des obligations contractées, en vertu de l'Acte de Mannheim, par les Etats membres vis-à-vis des pays tiers, notamment la Suisse, la Communauté peut, le cas échéant, engager des négociations avec ces pays afin d'élargir le champ d'application des dispositions communautaires. »

Passant ensuite à l'examen des diverses propositions présentées par la Commission et touchant également le secteur rhénan, M. Bodson a rappelé que le Conseil n'avait pas encore pu se mettre d'accord sur le système de tarification à appliquer à la navigation intérieure, donc aussi rhénane, bien qu'il ait admis en 1965 le principe d'un système de tarifs de référence en fonction duquel la Commission a amendé sa proposition initiale. Entre-temps, l'accent a été mis sur la réglementation de la capacité, ce qui a amené M. Bodson à évoquer comme suit le plan U.N.I.R. et les objections qu'il suscite à Bruxelles.

²⁾ Cf. cette Revue, 10 mai, 10 et 25 juin 1964.

« La Commission ne saurait admettre que les Etats membres conviennent entre eux, en dehors de la Communauté, de mesures relevant du domaine de la politique commune des transports. Par conséquent, ces mesures ne peuvent être arrêtées que dans le cadre institutionnel prévu par le traité de la C.E.E.

La Commission a constaté que l'exécution du Plan U.N.I.R. entraînerait des distorsions entre la navigation rhénane d'une part et les autres modes de transport d'autre part. »

Ce point de vue n'a rencontré d'objections ni au Conseil économique et social, ni au Parlement européen ; on a, au contraire, unanimement reconnu que le problème de l'accès au marché devait être résolu, pour toutes les voies fluviales, dans le cadre communautaire. C'est pourquoi, le 23 novembre 1967, la Commission a présenté sa proposition relative à l'accès au marché des transports fluviaux. Il semble, devait ajouter l'orateur, que « cette proposition ait suscité, dans tous les milieux de la navigation fluviale, un intérêt compréhensible. Les discussions, tant dans le cadre du Comité économique et social qu'au Parlement Européen, ont permis à la Commission de préciser la ligne de conduite qu'elle avait engagée. D'autres discussions auront d'ailleurs prochainement lieu au Comité des représentants permanents. Je crois pouvoir dire que, dans l'ensemble, les mesures proposées par la Commission ont reçu un accueil positif. »

M. Bodson a précisé que, si la proposition de la Commission prévoyait une réglementation commune pour l'ensemble de la navigation fluviale, les modalités d'application pourraient cependant différer, compte tenu des données économiques présentées par les divers marchés régionaux.

« D'après la proposition de la Commission, le champ d'application du règlement ne sera pas fixé selon le principe de la territorialité, en fonction de l'utilisation des voies d'eau de la Communauté. Sera déterminante, sur ce point, l'activité professionnelle des entreprises établies sur le territoire de la Communauté. La profession sera très étroitement associée à l'exécution de ces dispositions ».

Concernant les pays tiers, M. Bodson fit remarquer, au passage, qu'« avant l'élaboration de sa proposition, la Commission avait eu, sur le plan technique, des contacts avec une délégation de la Commission Centrale du Rhin comprenant aussi des représentants de pays tiers. A l'occasion de ces contacts furent également examinés certains problèmes économiques en corrélation avec les dispositions évoquées ci-dessus. Dès que la réglementation proposée aura été adoptée par le Conseil, on pourra éventuellement en étendre le champ d'action, après avoir mené les négociations nécessaires avec les pays tiers intéressés. »

Puis l'orateur expliqua que, depuis la fin de 1967, la politique commune des transports a reçu une nouvelle impulsion. Impulsion due, d'un côté, à la réalisation prochaine de l'union douanière qui avait fait comprendre au Conseil des Ministres le caractère pressant de certaines mesures concrètes dans le secteur des transports, et, de l'autre, aux mesures nationales prises par certains Etats membres, et notamment par la République fédérale. Le programme allemand, a poursuivi M. Bodson, comporte un important chapitre consacré à la « navigation fluviale ». La Commission a appuyé, dans leur principe, les mesures structurelles envisagées. Par contre, elle a engagé le gouvernement allemand à renoncer à ses mesures tarifaires, contraires à l'orientation de la politique commune des transports. Et, a conclu M. Bodson, « si mes renseignements sont exacts, le gouvernement allemand penserait à prendre en considération, dans le domaine des transports internationaux, les recommandations émises par la Commission ».

M. Bodson devait ensuite aborder les mesures concrètes arrêtées par le Conseil lors de ses séances des 18 et 19 juillet dernier. Elles ne visent pour l'essentiel que le trafic routier ; cependant, l'une d'entre elles « concerne aussi, directement, la navigation fluviale : il s'agit de l'ordon-

nance relative à l'application de règles de concurrence aux transports ferroviaire, routier et fluvial ». Cette ordonnance tient compte des intérêts légitimes de la navigation fluviale, en relevant, entre autres, les communautés de petites et moyennes entreprises de navigation de l'interdiction de conclure des accords entre elles. De même les conventions destinées à neutraliser les perturbations d'ordre structurel du marché ne sont pas interdites.

« Mais, a affirmé M. Bodson, il est une disposition de cette ordonnance qui, dans le cadre de la présente réunion, mérite une attention particulière. En vertu de l'article 31, le Conseil des Ministres, sur proposition de la Commission, apporte à cette ordonnance les modifications qui pourront s'avérer nécessaires, en considération des obligations découlant de l'Acte révisé de Mannheim. Ces modifications devraient pouvoir être introduites dans les six mois consécutifs à la conclusion des délibérations engagées avec les Etats tiers cosignataires de l'Acte de Mannheim.

» Le Conseil des Ministres a donc, pour la première fois, pris officiellement position quant à l'application de l'Acte révisé de la navigation rhénane.

Cette prise de position me semble importante à deux égards : — le Conseil des Ministres ne méconnaît pas les obligations découlant de l'Acte de Mannheim, vis-à-vis des pays tiers ;

— il ne voit cependant aucun obstacle à ce que soient mises en vigueur, antérieurement à la conclusion d'accords avec les pays tiers, des prescriptions communautaires appelées à être appliquées à la partie du Rhin située sur le territoire de la Communauté. »

Cette solution, devait remarquer l'orateur, a sans doute simplifié le processus devant mener à l'adoption de la proposition relative à l'accès au marché des transports fluviaux, adoption qui est d'autant plus urgente que la navigation fluviale se trouve en butte à de graves difficultés. Enfin, la Commission désire que les mesures d'assainissement du marché soient rapidement prises ; plusieurs gouvernements en ont déjà envisagé le principe et les ont même partiellement mises en vigueur. « C'est pourquoi elle a adressé, fin juillet, aux Etats membres, une recommandation définissant les critères et les principes communs pour une action uniforme. Par ailleurs, elle est d'avis que, vu les circonstances, les Etats membres devraient pouvoir consentir des aides. »

Après avoir évoqué l'aspect social des problèmes de la navigation — que la Commission n'ignore pas, puisqu'elle tient « non seulement à maintenir le niveau de vie

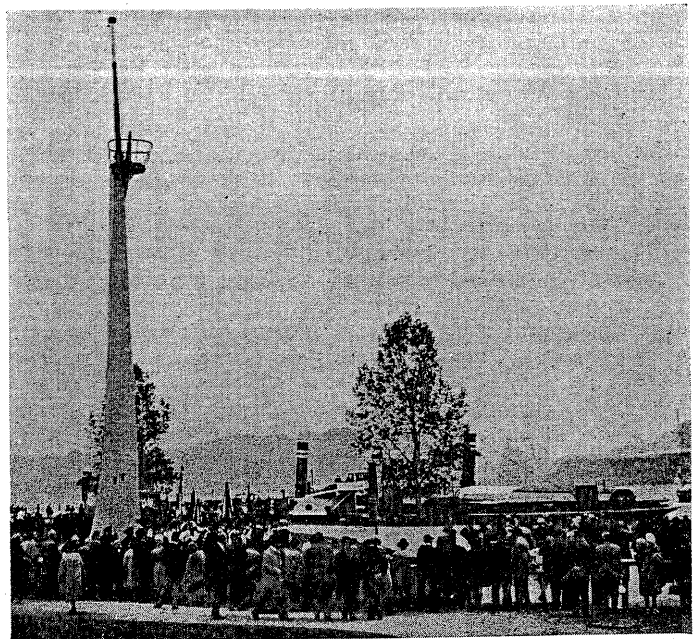


Photo G. Thomas

Un nouveau mât a été inauguré sur les bords du Rhin, dans le cadre du centenaire de l'Acte de Mannheim.

dans cette profession, mais bien à l'améliorer » — M. Bodson devait conclure en soulignant qu'à son avis « le principe de la liberté de navigation n'est aucunement incompatible avec la politique des transports de la C.E.E. », mais « qu'il pourrait plutôt faire office de dénominateur commun, le jour où la Communauté devra s'étendre à d'autres Etats ».

Les problèmes demeurent

Accord sur les grands principes — puisque personne, et pas même M. Bodson ne conteste l'utilité de l'Acte de Mannheim — divergences quant à leur interprétation : telle pourrait être, résumée en quelques mots, la conclusion de la célébration du centenaire de l'Acte de Mannheim et des réunions et séances d'information organisées en marge de cet événement. Conclusion banale, nous en convenons volontiers, car depuis des années le problème se pose dans les mêmes termes. C'est dire qu'il n'a guère évolué et que la navigation — car en dernier ressort, et au-delà de toutes les considérations politiques et philosophiques, c'est d'elle qu'il s'agit — est plus inquiète que jamais de son avenir.

M. Leber n'a guère apporté d'éléments que l'on ne connaissait déjà sur son programme de réorganisation des transports en Allemagne.

M. Bodson, on l'a vu, s'est montré extrêmement ferme, nous dirions presque « tranchant », en définissant le point de vue de Bruxelles. Pour louables qu'ils soient dans l'optique de l'intégration économique du continent, ses propos, rapportés à la navigation rhénane et à l'acte diplomatique dont on fêtait le centenaire, manquaient, à notre sens, de cette souplesse sans laquelle aucune solution valable ne pourra être trouvée au problème de la navigation rhénane. La Commission Centrale du Rhin par contre, par la voix de son président, s'est montrée beaucoup plus réaliste. L'intransigeance, dit-on, est souvent payante. Si les idées défendues à Bruxelles devaient permettre à la navigation rhénane de sortir enfin du gouffre, on ne pourrait que féliciter M. Bodson de sa détermination. Mais une politique clairement arrêtée est une chose, la réalité en est une autre. Et à cet égard, on ne peut ignorer que le pavillon helvétique flotte sur le Rhin et que les dispositions communautaires ne sauront pleinement faire valoir leurs effets aussi longtemps qu'il existe la « faille de Bâle » (*das « baseler Loch »*), pour reprendre les propos de M. Huber.

Lors d'une conférence de presse organisée à l'issue de la réunion du *Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen*, M. Huber devait en effet exprimer la « profonde déception » que lui inspirait la déclaration de M. Bodson.

Le président du Consortium international du Rhin s'est en effet placé sur le plan des réalités matérielles qui, précisément, ne semblent pas suffisamment prises en considération dans les instances gouvernementales ou communautaires. M. Huber craint — et nous sommes de son avis — que les propos de M. Bodson ne compliquent encore les relations entre Bruxelles et la Commission centrale et que la navigation rhénane ne souffre, en définitive, de ces vaines querelles de compétence juridique.

Dans les relations entre le Marché Commun et la Suisse, ce n'est pas tellement l'importance de la flotte helvétique qui est en cause — elle ne représente que 5% environ des unités naviguant sur le Rhin — mais la possibilité d'évasion que représente l'existence, au sein du bassin rhénan, d'un pays où les dispositions communautaires en matière de capacité ou de tarifs n'auraient pas cours. Rien n'empêcherait, en effet, l'évasion sous pavillon suisse d'une importante partie de la cale rhénane, qui pourrait alors se soustraire aux obligations incombant aux armements restés sur le territoire de la C.E.E. Cette éventualité ne doit pas être sous-estimée à Bruxelles ! Et l'on peut même se demander si l'intérêt que portent

depuis quelque temps à la Suisse les armements hollandais n'est pas inspiré par de telles considérations.

Mais la déception de M. Huber — de même d'ailleurs que de son collègue M. Hüttner, président du *Bundesverband für deutsche Binnenschifffahrt*, est également provoquée par l'absence, dans l'exposé de M. Bodson, d'une programmation précise des propositions de la Commission et de leur mise en pratique. Certes, on ne peut pas faire grief au Commissaire des Transports de la C.E.E. d'être resté dans le vague. Comme son prédécesseur, M. Schaus, il a conscience de la nécessité d'élaborer et d'appliquer le plus rapidement possible une politique commune des transports. Il appartient bien plus au Conseil qu'à l'Exécutif d'activer cette politique. Mais il reste que la navigation internationale, et pas uniquement dans le bassin rhénan, ne peut s'accommoder de déclarations en principe ou de propositions dont on ignore quand elles seront adoptées. La crise qu'elle traverse est suffisamment grave pour qu'on lui évite les incertitudes sur les intentions futures du Conseil.

L'inquiétude dans les milieux rhénans allemands est d'autant plus grande que l'évolution prise par le programme de réorganisation des transports en Allemagne ne paraît pas tellement favorable à la navigation intérieure. Dans sa conférence de presse, M. Huber s'en est longuement expliqué. Dans l'optique des transports fluviaux, la substance du Plan Leber paraît en effet de plus en plus diluée.

Le principe de la territorialité dans le trafic transfrontière, avec l'application à ces transports de la tarification intérieure allemande sur la partie du trajet couverte en République fédérale, est ajourné en attendant les résultats des négociations bilatérales qui s'engageront entre l'Allemagne et les Pays-Bas. Par contre, les accords particuliers dont les transporteurs routiers et la Bundesbahn pourront faire usage dans le trafic en provenance ou à destination des ports de Brême et de Hambourg, conduiront à de nouvelles distorsions de concurrence au détriment de la navigation fluviale qui, pour s'en prémunir, devra recourir aux mêmes pratiques ; or celles-ci vont directement dans le sens opposé à celui voulu par le Plan Leber sur le plan de la fixation et du contrôle des frets fluviaux. Loin de stabiliser les conditions du marché, les accords particuliers ne pourront que les perturber sans que les ports allemands en tirent le moindre profit. La navigation rhénane, dont les ports du Delta Rhin—Meuse constituent l'exutoire naturel, devra en effet réagir et elle ne pourra le faire qu'en réduisant encore ses prix et en recourant à certaines pratiques de « contournement de fret » (*Frachtumgehung*) dont on voudrait précisément se débarrasser.

De l'avis de M. Huber, les frets fixes ne seraient plus nécessaires si les problèmes de la réglementation de la capacité et du déchirage de la cale vétuste étaient résolus. Mais on sait qu'il n'en est encore rien. Pour éviter les sous-enchères systématiques, les frets fixes constituent, en attendant, la seule parade possible. Or, les accords particuliers tendent à les « saboter » !

C'est dire que l'on se trouve en plein cercle vicieux et M. Huber en est arrivé à se demander si le Plan Leber est encore autre chose qu'un plan d'assainissement de la Bundesbahn sur le dos des autres modes de transport !

Qu'on le veuille ou non, le pessimisme reste de rigueur et les manifestations de Mannheim n'ont rien apporté qui puisse engendrer un quelconque espoir de voir réglés les problèmes dont on s'occupe depuis si longtemps déjà. En attendant, la profession doit s'accommoder de son sort. Lasse des discussions qui ne mènent à rien, elle se défend par ses propres moyens qui, hélas, sont limités.

L'augmentation des frets notée ces dernières semaines lui apporte, heureusement, un peu d'oxygène.

J.-M. B. - M. R.