

Bruxelles, le 13 mai 1965.
IP (65) 94

INFORMATION A LA PRESSE

Résumé du discours de M. Lambert SCHAUS,
Membre de la Commission de la Communauté économique européenne
au "Colloque européen des transports"
de la Commission syndicale des transports de la Communauté (I.T.F.)
le 17 mai 1965 à Bonn

M. Lambert Schaus, Membre de la Commission de la Communauté économique européenne, a fait le 17 mai à Bonn, à l'occasion du "Colloque européen des transports" de la Commission syndicale des transports de la Communauté (ITF), un exposé sur les "Perspectives de la politique commune des transports dans l'optique de la Commission". Auparavant, M. Hans-Christoph Seebohm, Ministre fédéral des Transports, avait parlé des "Problèmes de la politique commune des transports dans l'optique du Conseil de Ministres et dans l'optique nationale".

M. Lambert Schaus a tout d'abord rendu hommage à la coopération des syndicats à l'intégration européenne et en particulier aussi à l'intégration des transports. "Presque partout on en est venu à reconnaître que les syndicats ne peuvent ni ne doivent se borner simplement à représenter des intérêts dans le pur domaine des salaires et de la politique sociale. En qualité de porte-parole des travailleurs, ils sont appelés à apporter leur vaste contribution à la solution de nos problèmes de politique économique et sociale."

L'orateur a qualifié de paradoxal l'état présent de la politique d'unification européenne: progrès et consolidation d'une part, difficultés d'autre part. Tantôt on dit que la Communauté est parvenue à un point où il n'y a plus de retour en arrière. Puis on raconte de nouveau que la Communauté traverse une crise qui pourrait mettre en cause son existence. Dans tout le domaine des relations extérieures, de la défense militaire et des affaires culturelles, il faudra aussi que les Six parviennent à une action commune. Mais les politiques économique et sociale peuvent dès maintenant être menées à bien dans une union politique, à savoir dans les Communautés européennes. Les

Communautés constituent aujourd'hui le noyau de l'intégration politique. "C'est en elles que nous devons aller de l'avant, même si la "mise en commun" d'autres domaines de la politique devait encore se faire attendre". Le renforcement des pouvoirs budgétaires du Parlement européen que la Commission a proposé permet de faire un pas décisif et nécessaire sur la voie d'une communauté démocratique et parlementaire. Les intérêts sont répartis de telle sorte qu'une politique consistant à donner et à recevoir pourra porter de bons fruits entre les Etats membres. Tous les pays de la Communauté ont besoin du Marché commun. Après d'amères expériences tous les pays de l'Europe entendent accomplir les tâches de ce siècle. Ils ne verront aucun sens à restaurer des idées périmées du passé.

Sur cette toile de fond générale de l'intégration politique et économique, M. Lambert Schaus a projeté la politique commune des transports. Pour celle-ci, la Commission "a essayé d'une part de se garder de chasser les chimères doctrinaires. D'autre part, nous nous efforcions d'éviter un pragmatisme sans conceptions". Il s'agit de créer un marché commun des transports avec des conditions de concurrence à l'abri des distorsions et de préserver le marché commun des marchandises des perturbations dans le domaine des transports. Dans le cadre de ses considérations sur l'application du droit communautaire en vigueur, l'orateur a signalé en particulier les travaux visant à supprimer les discriminations en matière de prix de transport et les tarifs de douane injustifiés. Il a vivement regretté que les délibérations sur les propositions de la Commission déjà présentées en 1963-64 en matière de politique des transports aient dû cheminer si longuement. Celui qui voit déjà un danger à demander que les ministres de l'économie ou les ministres des affaires étrangères interviennent dans la politique des transports ne devrait pas oublier qu'à l'avenir le déséquilibre entre des marchés de marchandises plus ou moins complètement intégrés et des marchés de transport non intégrés pourrait devenir toujours plus grand. Il faut à tout prix éviter qu'on fasse un jour de la politique agricole ou industrielle sur le dos de l'économie des transports. Au reste, pour instaurer un marché commun axé sur la division du travail, il faut aussi chercher une conciliation des intérêts que les Etats membres portent aux diverses branches de l'économie. C'est ainsi qu'il existe aussi des pays où l'équilibre de la balance des paiements dépend d'une façon toute particulière de l'exportation de services des transports.

M. Schaus voit un progrès dans l'adoption par le Conseil des propositions de la Commission concernant l'harmonisation des conditions de concurrence dans les transports ferroviaires, routiers et fluviaux et le contingent communautaire dans les transports routiers internationaux de marchandises. Cependant, il a déploré que pour la décision sur le contingent communautaire il y ait encore synchronisation avec les propositions de la Commission qui n'ont toujours pas eu de suite concernant la politique des prix. Pour l'harmonisation et l'admission aux transports routiers de marchandises il est maintenant décisif d'appliquer dynamiquement et de continuer à développer les régimes adoptés. Surtout les délais formels doivent être respectés par toutes les institutions de la Communauté.

Pour terminer M. Schaus s'est arrêté en détail aux difficultés de la politique des prix pour les transports par chemin de fer, par route et par voie navigable. La Commission a considéré que sa proposition visant à instaurer pour ces modes de transport un système de prix minima et maxima (tarification à fourchettes) est économiquement raisonnable et politiquement acceptable. Le Parlement européen ainsi que de nombreux milieux économiques et les syndicats également l'ont renforcée dans cette opinion. Enfin, tous les gouvernements intéressés ont donné aussi à entendre qu'ils voient dans l'institution d'un système de tarification à fourchettes une solution satisfaisante pour des secteurs très substantiels de l'économie des transports. Finalement, un accord a échoué devant l'attitude du gouvernement néerlandais dans la question de la navigation rhénane. Aujourd'hui encore la Commission s'en tient aux considérations économiques qui ont été à la base de sa proposition. "Mais, politiquement, nous sommes dans l'impasse: notre proposition n'a aucune chance de recueillir l'unanimité au Conseil. Sans doute ne sera-t-il pas davantage possible d'obtenir ici une décision à la majorité qualifiée, que le Traité admet en principe à compter du 1er janvier 1966".

En présence de cette situation il a présenté au Conseil les solutions de rechange possibles pour la navigation rhénane. Elles vont dans le sens de tarifs d'entrepreneurs, publiés et surveillés - peut-être aussi approuvés par les autorités -. Le grand problème est celui de l'équivalence des tarifs à fourchettes et des tarifs d'entrepreneurs. A cet égard il lui paraît certain que la solution de rechange ne doit pas être recherchée seulement pour la navigation rhénane, mais pour toute la navigation intérieure. L'imbrication des réseaux de voies navigables ne permet pas un traitement différencié en matière de politique des prix.

Mais la situation concurrentielle des diverses industries et des ports maritimes ainsi que la situation concurrentielle des autres modes de transport soulèvent la question de savoir s'il faudrait et, jusqu'à quel point, accorder aux chemins de fer et aux transports routiers le droit de conclure, par-delà les possibilités prévues dans la proposition de tarification à fourchettes de la Commission, des arrangements spéciaux hors des limites minima et maxima. Peut-être faudrait-il même se demander s'il serait nécessaire d'assujettir dans une certaine mesure ces modes de transports aux règles de politique des prix, qui ne devaient tout d'abord être envisagées que pour la navigation intérieure.

La Commission espère que les gouvernements des Etats membres exposeront eux aussi concrètement à la prochaine rencontre du Conseil leurs idées en matière

de politique des prix pour l'économie des transports. Il ne s'agit pas seulement d'un optimisme qui fait espérer un accord. "La Communauté économique européenne est condamnée à réussir - même lorsqu'il s'agit des prix de transport de la navigation intérieure."

M. Lambert Schaus a souligné pour terminer que ceux aussi qui doivent se débattre avec les questions techniques de la politique des transports participent directement au processus de l'intégration européenne. Songeant à la politique d'unification européenne en général, il a déclaré : "Les doutes critiques nous assailleront certainement souvent encore. Mais peut-être la génération prochaine dira-t-elle un jour de nous : en mai 1965 aussi, l'avenir avait déjà commencé. Seulement, à l'époque, ils ne l'avaient pas encore entièrement compris."
