

D I S C O U R S I N A U G U R A L

de

M. Lambert SCHAUS,

Membre de la Commission de la Communauté économique européenne

**prononcé le 22 août 1966, à l'occasion du septième
Cours international d'études supérieures de l'université
de Trieste sur l'organisation des transports
dans l'intégration économique européenne**

Monsieur le Recteur,
Mesdames, Messieurs,

C'est la septième fois que j'ai l'insigne honneur d'inaugurer aujourd'hui par un exposé un cours international d'études supérieures de l'université de Trieste sur les transports dans le cadre de l'intégration économique européenne. Je vous en exprime, Monsieur le Recteur et, à travers vous, à l'université que vous représentez ma cordiale gratitude.

Je sais que cette distinction ne s'adresse pas qu'à moi personnellement, mais également à la Commission de la Communauté économique européenne. Cette université n'a cessé de montrer son attachement aux travaux de la Commission. Je vous transmets donc aussi les remerciements et les hommages de mes collègues de la Commission.

L'"alma mater" de Trieste a réussi - en instituant ces cours - à créer un forum où la science et la politique économique pratique se rencontrent en un franc dialogue. Ce faisant, elle a su concrétiser d'une façon particulière l'idée de l'universitas litterarum.

L'université ne s'est jamais limitée dans le choix des chargés de cours et des auditeurs, à une faculté déterminée. C'est, il est vrai, dans la nature des choses qu'un cours sur les problèmes concernant l'économie des transports réunisse surtout des économistes, des ingénieurs et des juristes. La discussion entre ces facultés est d'ailleurs indispensable, si nous voulons connaître le transport moderne au point de ne pas nous laisser un jour dominer par lui.

Le thème général de ce cours "La politique des transports dans le Marché commun à la fin des deux premières étapes de la période de transition" doit aboutir à un bilan provisoire de l'intégration des transports.

Mais nous ne devons considérer la politique commune des transports que comme un élément d'une politique d'intégration complète de notre continent. C'est pourquoi cet exposé inaugural doit également tâcher de dire quelque chose de ce qui caractérise en fait l'évolution et l'état actuels des efforts vers une Europe unifiée.

Au cours de l'été dernier, la situation de la Communauté économique européenne était grave. Nous nous sommes habitués à parler de la "crise politique la plus grave que la Communauté ait eu à traverser depuis son institution". Considérée rétrospectivement - cette appréciation est certainement pertinente.

Le danger aigu qui menaçait l'existence même de la Communauté a été surmonté. Les décisions arrêtées à Bruxelles au cours des mois passés ont montré que l'idée de l'intégration européenne pouvait être préservée aussi dans le jeu des forces politiques. La crise a certainement attiédi maints espoirs européens - dont certains étaient fondés et d'autres prématurés - mais toujours légitimes. Néanmoins nous pouvons être assurés que l'intégration européenne continuera à suivre la voie que nous ont tracée les traités de Rome et de Paris.

Nous avons appris que la politique européenne consiste - pour une grande part - en un rude travail de détail. Nous avons dû nous disputer et nous entendre sur des détails, d'une façon qui pour beaucoup, dès aujourd'hui, et certainement encore davantage à l'avenir, peut paraître inconcevable. Cette méthode de travail politique de jour et de nuit devra certainement continuer à l'avenir. Car l'Europe unifiée ne naît pas de la révolution, mais de l'évolution. Celle-ci doit, dans la société moderne, emprunter des voies souvent très tortueuses et obscures.

Après tout cela il importera de façon décisive que les hommes politiques européens ne se laissent pas uniquement guider par les nécessités matérielles du moment et du proche avenir. La jeune génération est lucide et dénuée de tout romantisme. Elle sait que l'unité de l'Europe est une nécessité vitale pour son avenir. Elle nous accuserait avec raison si nous gaspillions cette grande chance.

Les Communautés européennes sont à la veille d'importantes modifications institutionnelles. On ne peut encore aujourd'hui en mesurer la portée.

Il ne saurait m'appartenir d'apprécier l'action de la Commission de la Communauté économique européenne car j'en fais partie depuis plus de huit ans. Ce que je puis et dois dire, d'après cette expérience, c'est ceci :

La future Commission européenne devra elle aussi rester indépendante, comme le prévoient les Traités. Elle devra user pleinement de ses droits. Elle devra unifier en elle une tâche multiforme. Elle devra assumer les initiatives pour fixer le droit et veiller au respect des Traités. Elle devra équilibrer les intérêts des différents Etats membres, être arbitre et médiateur.

Faisons brièvement une mise au point des progrès accomplis par l'intégration, dans certains secteurs de la politique communautaire. Renonçons à cet égard à être complets. Vous pouvez toutefois considérer que les exemples choisis sont caractéristiques.

Commençons notre tour d'horizon par les relations extérieures. La position de la Communauté économique européenne dans le monde environnant peut en effet être illustrée par une constatation surprenante, qui me paraît également être importante pour l'appréciation globale de notre situation :

Certes, les critiques prétendant que la création du Marché commun conduit à de lourdes discriminations sur le plan de la politique commerciale ne se sont pas encore tues partout. Mais on a fini par conclure que l'on peut, non seulement vivre en bonne intelligence avec cette Communauté, mais même faire avec elle un commerce économiquement raisonnable.

Mais surtout il n'y a guère eu personne dans le monde libre pour exprimer l'espoir, même dans les moments les plus difficiles de la crise politique que nous venons de traverser, que la Communauté s'effondrât. Non seulement nos amis américains - et nombre d'entre-eux sont plus européens que nous-mêmes - mais précisément aussi nos voisins de l'Association européenne de libre-échange nous ont laissé percevoir des signes d'appréhension pour l'avenir de la Communauté.

Nos relations extérieures se manifestent de façon multiple.

Elles commencent par des contacts techniques sur les échanges commerciaux, qui s'étendent jusqu'aux pays à commerce d'Etat de l'Europe de l'Est et du Sud-Est.

Avec l'Iran, Israël et le Liban, la Communauté a conclu des accords commerciaux bilatéraux.

En dépit de maints retards et difficultés, la Communauté négocie également dans le cadre du Kennedy-Round sur les échanges des produits industriels aussi bien qu'agricoles. En vertu des dernières décisions du Conseil, la Communauté est à ce titre également pleinement à même de négocier. Nous voyons dans ces négociations tarifaires une pierre de touche sous un double rapport :

.../...

A bien d'égards, le "partnership" entre les Etats-Unis d'Amérique et l'Europe n'est encore qu'une formule qui attend toujours un contenu concret. L'occasion se présente ici de la remplir, du moins en partie. Ce sera également un élément de bonne politique européenne à laquelle nous sommes sans cesse conviés.

Au demeurant la Communauté peut dans ces négociations prouver, à elle-même et à autrui, que sa demande d'une politique libérale du commerce extérieur est sérieuse. Cela suppose naturellement que nos partenaires soient disposés à consentir des concessions équivalentes.

Il est regrettable que la Communauté n'ait pas encore pu pousser suffisamment ses préparatifs pour la politique commerciale commune. Cela s'applique notamment aux échanges de produits industriels. A cet égard le Conseil doit encore examiner toute une série de propositions de la Commission qui sont restées en suspens. Le temps presse. L'union douanière approche de son achèvement. La période de transition, au terme de laquelle la politique commerciale doit être une politique commune, ne durera plus que trois ans et demi à peine !

La politique d'association de la Communauté est dans l'ensemble encourageante.

La formule de la Convention d'association de Yaoundé avec 17 Etats africains et Madagascar reposant sur le "trade and aid" semble, en principe, avoir fait ses preuves. Après des négociations aussi laborieuses qu'opiniâtres, on a maintenant signé aussi le mois dernier la première Convention d'association avec un Etat faisant partie du Commonwealth. Ce fut certainement un succès de conclure l'accord de Lagos avec le Nigéria, d'autant que cela ne pouvait se faire qu'à condition de ne pas porter atteinte aux engagements de la Communauté à l'égard des dix-huit autres partenaires. Il faut avant tout apprécier hautement le fait que la Communauté ait pu étendre sa présence en Afrique sur la base de l'égalité des droits entre elle et les jeunes nations.

Mais nos relations étroites en Europe même prennent notamment de plus en plus de relief.

C'est ainsi que les rapports de la Communauté avec les pays qui lui sont associés - Grèce et Turquie - prennent des contours de plus en plus nets. En ce qui concerne la Grèce, les premiers pas dans la voie vers l'union douanière sont déjà visibles. Des difficultés apparaissent encore dans le domaine de la politique agricole.

Les négociations entre l'Autriche et la Communauté tendant à nouer des relations économiques étroites et durables ne sont pas encore arrivées à leur terme. On peut cependant dresser dès maintenant un réconfortant bilan intérimaire.

C'est ainsi que les deux parties ont pu déjà s'entendre en principe sur l'élimination des entraves aux échanges commerciaux. Des solutions s'esquissent aussi pour l'harmonisation des politiques économiques de l'Autriche et de la Communauté. La Communauté est consciente de la responsabilité particulière qui lui incombe vis-à-vis de ce voisin si proche. Elle respectera loyalement aussi ses engagements de neutralité perpétuelle et d'indépendance.

J'ai mentionné déjà auparavant la position adoptée par nos voisins d'Europe à l'égard de la Communauté économique européenne. Cela signifie-t-il que le moment de créer une communauté plus large est déjà venu ?

Je me garde bien de faire des pronostics en cette matière. Mais bien des symptômes nous apprennent que la voie de l'intégration européenne que nous avons adoptée est également reconnue comme étant la bonne par le monde environnant. Ce n'est pas une raison pour être infatué de soi-même. C'est plutôt une invitation à agencer la Communauté de façon que l'accession reste toujours ouverte à d'autres peuples. Il est vrai que personne ne peut s'attendre que nous abandonnions des résultats substantiels de nos efforts.

Nous devons faire preuve de patience jusqu'à ce que le fossé absurde qui divise l'Europe libre soit comblé. Mais parce que cette division n'a, en fin de compte, aucun sens, une certaine inquiétude ne peut que subsister.

•
•

Depuis le 1er janvier de cette année, les droits de douane intracommunautaires sont de 20 % par rapport à la situation de départ de 1958. C'est déjà là un beau succès. Le 11 mai dernier, le Conseil a décidé que l'union douanière devra être achevée le 1er juillet 1968.

On peut ainsi prévoir la date à laquelle sera créée la base du Marché commun.

Mais malgré toute la satisfaction que suscite ce réjouissant résultat de nos efforts communs et communautaires, nous ne devons pas nous en tenir là. La liberté des échanges à l'intérieur de la Communauté n'en est pas encore pour autant entièrement assurée.

Les frontières administratives et fiscales entre les Etats membres doivent également tomber, si l'on veut que le Marché commun devienne une réalité.

Dans les échanges intracommunautaires les taxes ayant un effet équivalant à des droits de douane n'ont pas encore entièrement disparu. Il existe encore des entraves techniques, qui agissent comme des restrictions quantitatives aux échanges. Aussi les Etats ne peuvent-ils pas encore renoncer aux mesures de contrôle aux frontières à l'égard des autres Etats membres.

Les mesures visant l'harmonisation fiscale ne progressent que lentement. La Commission regrette extrêmement qu'il semble ne devoir être possible d'adopter un système de taxe sur le chiffre d'affaires qui soit neutre au regard de la concurrence qu'après l'achèvement de l'union douanière et non en même temps.

La libre circulation des marchandises n'est qu'une des libertés devant permettre d'aboutir à une vaste fusion des économies des pays membres de la Communauté.

Les institutions de la Communauté sont également tenues d'établir progressivement la libre circulation des travailleurs, la liberté d'établissement et la libre prestation des services. Les restrictions à la circulation des capitaux doivent elles aussi être éliminées.

Un règlement de 1964 du Conseil a supprimé la priorité du marché national du travail. Les travailleurs provenant des Etats membres bénéficient, en ce qui concerne l'accès à l'emploi et les conditions de travail, du traitement accordé aux ressortissants nationaux.

Certes on note dans le secteur du droit d'établissement et de la libre prestation des services, un retard considérable par rapport aux programmes généraux de 1961 du Conseil. Néanmoins, lentement appraît ici en un laborieux travail de détail un ordre juridique qui ouvrira peu à peu aux entreprises de toutes les branches économiques le libre accès à tous les marchés de la Communauté.

Mais la politique d'intégration européenne ne peut se borner à ouvrir les frontières aux entrepreneurs, à leurs marchandises et à leurs services ainsi qu'à la main-d'oeuvre et aux capitaux. Le marché commun a besoin aussi d'une conception commune de la politique économique.

Le point de départ d'une politique économique commune est l'idée de la liberté de concurrence des participants au marché. Ici le Traité a clairement opté en matière de politique économique. A ce titre, contrairement aux constitutions nationales, il n'est pas neutre.

Dans l'idée de la concurrence nous n'apercevons pas qu'un principe de politique économique. Nous la comprenons surtout aussi comme maxime de politique sociale. L'instrument de la concurrence peut libérer des forces dont les effets débordent largement l'étroit secteur économique. Il est vrai que le grand art de cette politique consiste à éviter que l'ordre économique et l'ordre social ne se dissocient. C'est pourquoi la concurrence doit également être assujettie à un ordre juridique.

Le cadre d'une telle constitution économique est déjà tracé par le Traité. Il édicte, pour les pouvoirs publics, mais aussi pour les citoyens de la Communauté, des impératifs et des interdictions.

Aux pouvoirs publics il prescrit de créer un droit économique qui laisse place à une concurrence loyale. Cet impératif s'applique à de nombreux et très différents domaines de la vie économique. Nous avons déjà parlé de la législation fiscale. La législation sociale est un autre domaine important, où précisément des progrès ont pu être observés ces temps derniers. Il importera surtout ici de laisser place aux dimensions d'entreprises qu'implique le marché élargi. Il s'agit en outre d'aménager dans de nombreux secteurs les normes techniques, de façon qu'elles ne gênent pas la concurrence intracommunautaire. La protection sanitaire et le droit social offrent un champ tout aussi vaste au rapprochement des législations pour assurer la libre concurrence. Il devient particulièrement évident ici que l'on ne peut séparer les points de vue de la concurrence de toute une série de considérations portant sur la sécurité des individus et de la collectivité. Il conviendra de réserver, dans ce contexte, une place spéciale aux exigences du progrès social.

Enfin, le traité de Rome adresse aux Etats une interdiction de principe en leur défendant d'affecter par des aides le commerce intracommunautaire.

Le Traité s'adresse aux entrepreneurs avec ses interdictions des accords, décisions et pratiques concertées restreignant la concurrence, ainsi qu'avec l'interdiction d'abuser de la puissance économique.

Il a fallu longtemps avant que se dessinent les contours de cette partie de la politique commune de concurrence et qu'une pratique vivante commence à se dégager de la doctrine. Bien des choses restent encore à faire. L'arrêt rendu, il y a quelques semaines, par la Cour de justice européenne, dans le recours introduit par les firmes Grundig et Consten contre la Commission, concernant l'accord exclusif de vente, a contribué à dégager des critères clairs pour la politique européenne de concurrence.

Mais la politique économique n'est pas seulement une politique de concurrence. C'est ainsi que la Communauté ne doit pas, non plus, négliger les problèmes généraux de conjoncture ni la politique monétaire. C'est probablement dans la nature des choses qu'ici - de même qu'en ce qui concerne les exigences particulières de la politique régionale - la gamme d'instruments juridiques soit moins accusée que dans le secteur de la concurrence.

C'est en coopération étroite avec les gouvernements des Etats membres que les institutions de la Communauté ont jeté à cet effet les premières bases. Nous sommes particulièrement satisfaits qu'il ait été possible à la Commission en mai dernier, de présenter au Conseil un premier programme de politique économique à moyen terme. La querelle idéologique de 1963 autour de l'idée de "planification" a abouti, grâce à une collaboration pratique, à des résultats que chacun doit trouver, dans l'ensemble, raisonnables.

.../...

On appelle à l'occasion notre Communauté l'"Europe verte"; On a déjà parlé aussi de l'"Europe de la fourche à foin". Finalement on a qualifié la politique agricole commune de "levier vert" de l'intégration.

Je ne puis énumérer ici tous les détails. Le fait que presque toutes les fameuses sessions "marathon" du Conseil de ministres aient eu pour objet la politique agricole a clairement démontré au grand public aussi le poids politique considérable qui revient précisément à ce secteur dans l'activité communautaire. Et ce n'est pas par hasard que la crise politique de l'année dernière a été déclenchée par l'un des problèmes fondamentaux de la politique agricole, même si les causes en étaient plus profondes.

Personne ne peut contester que notre agriculture place les hommes politiques devant de lourdes tâches économiques et sociales. Chacun ne peut que rester rêveur en songeant qu'en Europe on se dispute sur la liquidation des excédents agricoles, alors que, dans d'autres parties du monde, des millions d'êtres humains souffrent de la faim. D'aucuns critiquent l'esprit et les solutions de la politique agricole commune.

Il n'en reste pas moins que le fait d'être enfin parvenu à mettre sur pied une politique agricole commune demeure impressionnant.

Le système des organisations européennes des marchés des produits agricoles est pratiquement achevé. Peu avant les vacances d'été on a encore réussi entre autres à clore avec succès le fâcheux chapitre des "fruits et légumes".

La voie qui mène à une structure commune des prix agricoles est libre. En juillet dernier, le Conseil a pu s'entendre aussi sur les prix du lait, du sucre, et de la viande bovine.

Et enfin on a réussi également à tirer, en mai dernier, un trait final sous les querelles autour du financement de la politique agricole commune.

L'économie des contingents arrive à sa fin. Le mécanisme de l'économie agricole ne sera plus déterminé que par les prix et par les organisations de marché. Je ne veux pas minimiser ce qui a été fait et le sera encore dans la politique agricole européenne. Mais j'estime devoir dire aussi aujourd'hui qu'un peu de cette énergie que les hommes politiques européens ont dépensée à juste titre pour la politique agricole devrait devenir disponible maintenant pour d'autres domaines de l'intégration européenne. Cette remarque s'applique à de nombreux secteurs.

Mais après cet aperçu fort général sur la situation actuelle de la politique d'unification européenne, je vous dois encore quelques considérations sur les problèmes pour lesquels, depuis plus de huit ans, j'assume une responsabilité personnelle particulière. Cependant ce ne sont pas seulement des raisons personnelles qui m'incitent à parler maintenant de la politique commune des transports. En fin de compte le thème général du cours que nous inaugurons aujourd'hui m'oblige aussi à traiter de la politique des transports.

Je n'entrerai pas maintenant dans des considérations théoriques, ou même philosophiques, sur le sens et le but de l'intégration des transports. La théorie vous sera encore enseignée, ^{en détail,} dans les semaines à venir, par la voie autorisée de professeurs d'université et de praticiens scientifiquement engagés. Vous savez en outre que la Commission aussi tâche sans cesse de vérifier et d'étayer, au moyen d'études relevant de la théorie économique, sa politique économique pratique. L'excellent rapport des professeurs Allais, Del Visco, Duquesne de la Vinelle, Oort et Seidenfus, sur les "Options de la politique tarifaire dans les transports" m'en offre qu'un exemple entre tant d'autres.

Ce qui m'importe maintenant, c'est de vous rappeler les principes dont s'est inspirée la Commission, dans ses initiatives de politique des transports :

1. Les transports doivent être inclus dans le Marché commun. Les frontières entre les Etats membres doivent être abolies également dans ce secteur économique.
2. La politique commune des transports doit être propice à la concurrence. A cet égard il convient de tenir soigneusement compte des particularités de ce secteur et d'éventuelles difficultés d'adaptation; mais il faut également se garder de les surestimer.
3. Les transports doivent être considérés comme un secteur économique parmi beaucoup d'autres. Il ne mérite ni privilèges, ni charges spéciales. La politique des transports est un élément indissociable de la politique économique générale. C'est pourquoi l'intégration des transports ne doit pas se laisser distancer par l'intégration économique générale.
4. Les entrepreneurs de transport sont également producteurs de prestations économiques. Ils doivent avoir la possibilité d'obtenir, pour eux-mêmes et pour leurs travailleurs, des revenus appropriés. Mais les usagers des transports aussi sont des consommateurs. Ils peuvent prétendre à une satisfaction optimale de leurs besoins économiques.
5. La politique commune des transports n'a pas seulement pour objectif d'intégrer les marchés nationaux des transports. Elle doit également veiller à ce que les marchés des transports ne provoquent pas de perturbation pour les marchés des produits.
6. Les interventions de la Communauté et des Etats dans l'économie des transports doivent être conformes aux règles du marché. Elles ne doivent pas freiner le progrès technique. Mais elles doivent aussi encourager le progrès social.

Vous allez demander pourquoi tant de ces principes ne sont pas encore réalisés au début de la troisième étape de la période de transition. Vous allez m'opposer que dans la Communauté économique européenne la période des programmes est révolue. Vous signalerez que le temps presse, même si le Traité ne prévoit pas de délais fermes pour l'achèvement de la politique commune. Vous aurez raison !

Il est certain que, pendant les premières années de son activité, la Commission a consacré beaucoup de temps à l'inventaire économique, technique, juridique et administratif.

Il se peut aussi que nous ayons trop tardé à élaborer notre mémorandum de 1961 sur l'orientation à donner à la politique commune des transports et notre programme d'action de 1962 pour la politique commune des transports. Mais personne n'a contesté qu'il était indispensable d'emprunter d'abord cette voie, afin de connaître les différents points de vues et de parvenir à des positions communes.

Et sûrement nos premières propositions cohérentes de politique des transports sont venues tardivement. Mais cela tient-il à ce que nous aurions hésité trop longtemps ? Les faits sont tels que je dois répondre par la négative. Ce fut le Conseil qui a constamment différé l'examen du mémorandum et du programme d'action et qui finalement n'a pris aucune décision. Je ne parlerai même pas de la durée des délibérations sur ces communications au Parlement européen et au Comité économique et social.

N'oubliez pas non plus la situation de départ des divers pays de la Communauté dans le domaine des transports. Songez aux différentes contingences, qu'elles soient d'ordre géographique, économique ou psychologique. Je ne parlerai pas encore ici des données politiques. Mais ne perdez pas non plus de vue les différentes conceptions qui en résultent pour l'avenir. Par rapport aux objectifs de la Communauté, j'ose qualifier de chaotique la situation de départ de la politique commune des transports.

Les idées nouvelles devaient d'abord mûrir et gagner du terrain partout dans la Communauté. A cet égard on a sûrement aussi obtenu quelques résultats. Nous nous trouvons aujourd'hui devant des conceptions communes, que guère personne n'aurait pu juger possibles, il y a seulement quelques années. Songez seulement à la politique des prix.

Naturellement cela n'a pas précisément facilité le travail. Il ne nous incombe pas d'ailleurs de trouver la moyenne arithmétique des politiques nationales appliquées jusqu'ici. Nous devons plutôt essayer de créer quelque chose de nouveau.

Le plus souvent, on réplique laconiquement aux remarques de ce genre : "D'accord - mais voyez la politique agricole".

Je dois y répondre par un argument que l'on n'avance pas assez souvent :

Dans la politique des transports, contrairement à la politique agricole, la volonté politique n'a pas encore prévalu de tous côtés. Ou du moins, il manque sans cesse quelque part la constance nécessaire à cette tâche. Tout au moins chacun n'est-il sans doute pas encore persuadé qu'une politique commune des transports est indispensable. Assurément j'ai suffisamment montré aujourd'hui, et en d'autres occasions, que je suis pour sûr fort loin de voir dans l'intégration des transports le noyau de la politique économique européenne.

Mais on ne peut accepter que les ministres des transports, enfin parvenus en juin 1965, après de longues négociations au Conseil, à s'entendre sur l'organisation du marché des transports, aient ensuite besoin de plus d'un an pour se rencontrer à nouveau. Le rapport avec la crise politique de l'an passé n'est que relatif. Il y avait et il y a suffisamment matière à travailler sous forme de propositions en souffrance de la Commission.

Et à un autre point de vue encore on a senti ces dernières années un manque d'orientation communautaire dans la politique des transports. Sur le plan national comme international, les Etats membres ont continué à traiter d'importantes questions comme si la Communauté n'existait même pas.

Je renvoie à ce sujet aux récentes mesures françaises réformant la taxe sur le chiffre d'affaires et aux avantages fiscaux accordés aux transports routiers internationaux de marchandises des entrepreneurs néerlandais. Ces prescriptions menacent le programme d'harmonisation obligatoire que le Conseil vient d'arrêter il y a juste un an.

Je rappellerai en outre le plan visant à créer, indépendamment de la politique commune des transports, l'"Union de navigation internationale du Rhin (UNIR)". A ce sujet la Commission a dans l'intervalle fait connaître au Conseil, dans un avis détaillé, ses objections politiques, juridiques et économiques. Elle a également exposé ses propres conceptions sur le contrôle des capacités dans la navigation intérieure et sur la modernisation des flottes.

Enfin je citerai encore un exemple, qui semble moins actuel aujourd'hui, mais qui éclaire quelque peu l'évolution que la politique des transports a connue jusqu'ici dans la Communauté. Je veux parler de la façon insouciante dont les Etats membres s'apprêtaient en dehors du cadre institutionnel des Communautés européennes à ériger séparément l'"Air-Union" en "Communauté européenne des transports aériens".

Mais il n'y a pas place que pour des critiques. Pour la politique commune des transports aussi on peut faire état de certains résultats et perspectives.

C'est ainsi que s'esquisse progressivement une réglementation uniforme pour l'admission aux transports routiers et à la navigation intérieure. Les restrictions au droit d'établissement doivent disparaître avant la fin de l'année prochaine.

Le Conseil a adopté, peu avant les vacances d'été, les premières règles communes pour le transport international des voyageurs par la route. Deux directives des années 1962 et 1965 ont déjà débarrassé le transport international des marchandises par la route des mesquineries bureaucratiques. Le règlement concernant l'institution d'un contingent communautaire et l'adaptation des contingents bilatéraux, dans le transport routier des marchandises entre les Etats membres, est prêt. Il est vrai qu'il semble ne devoir être adopté qu'après un certain avancement des délibérations sur la politique des prix. Enfin, les travaux de la Commission en vue de l'alignement des conditions d'admission aux transports routiers et à la navigation intérieure avancent bien aussi. Il importera surtout à cet égard d'adapter les interventions dans les capacités de transport aux exigences modernes de la politique de concurrence.

En ce qui concerne la politique des prix dans les transports ferroviaires, routiers et fluviaux, l'objet des négociations a été clairement circonscrit par les propositions de la Commission sur l'institution d'un système de tarification à fourchettes dans le transport des marchandises. D'après les dernières délibérations au Conseil, il devrait être possible de statuer enfin, cette année encore, sur la politique commune des prix. En outre, nos services élaborent déjà les dispositions d'application du règlement fondamental sur les tarifs.

La Commission a constamment fait pleinement usage de ses propres compétences en matière de prix et conditions de transport. Considérées dans l'ensemble, les interdictions des discriminations et des tarifs de soutien se sont bien rodées. Afin de débarrasser le marché des prix et conditions protectionnistes de transport, que le droit communautaire actuellement en vigueur ne vise pas encore, la Commission a présenté au Conseil, à l'automne dernier, une proposition de deuxième "Règlement de non-discrimination".

La décision de 1965 du Conseil sur l'harmonisation de certaines dispositions influençant la concurrence dans les transports par voie ferrée, par route et par voie navigable, impose une obligation claire aux institutions de la Communauté et aux Etats membres. Les intéressés sont fixés maintenant sur le délai dans lequel doivent être réglées des questions exactement circonscrites concernant les politiques fiscale et sociale ainsi que les rapports entre les Etats et les entreprises de transport.

On peut se demander dès maintenant si ce calendrier sera respecté dans la pratique. En tout cas, le Conseil a été saisi entre-temps de propositions de la Commission tendant à supprimer la double imposition des véhicules automobiles, à réglementer les aides aux entrepreneurs de transport, les durées de travail et de repos ainsi que la composition des équipages dans les transports routiers. En outre, les travaux pour l'enquête sur les coûts d'infrastructure, menée en vertu d'une décision du Conseil, progressent également.

Les institutions de la Communauté devront constamment vérifier si les mesures d'harmonisation prévues s'avèrent suffisantes. Le cas échéant, des compléments devront être apportés au programme. Plus l'ouverture des marchés progresse et plus la nécessité de l'harmonisation se fera nettement sentir.

Il faudra enfin garantir la politique commune d'admission et des prix dans les transports, en appliquant les règles de concurrence du traité de Rome. Le Conseil a déjà été saisi, il y a plus de deux ans, d'une proposition de la Commission à ce sujet.

Je dois de nouveau mentionner ici que les navigations maritime et aérienne ne peuvent rester exclues à la longue de la politique des transports dans le Marché commun.

La politique commerciale et la politique de navigation maritime sont inséparables, non seulement par tradition, mais de par leur nature même. J'ai déjà indiqué auparavant que la politique commerciale commune devra bientôt être mise en oeuvre. La Commu-

nauté devrait dans l'intérêt même de sa navigation maritime être à même d'agir en temps voulu dans ce secteur.

J'ai déjà mentionné dans un autre contexte, le problème de l'"Air-Union". La compétitivité de nos compagnies de transport aérien exige également une politique commune, laquelle doit être conforme aux règles du traité de Rome.

o

o o

Revenons à notre point de départ. Le sens de cet essai, qui consiste à exposer une série de questions importantes de l'intégration européenne dans leur contexte élargi, était de proposer aux travaux de ce Cours une orientation d'ordre général.

La plupart des auditeurs exercent déjà une profession; la pratique est en général synonyme de spécialisation. Ils n'ont certainement pas soupçonné, à l'époque de leurs études universitaires, jusqu'où peut aller la spécialisation. J'y verrais d'ailleurs un mérite de leurs professeurs.

À vos postes vous assumez une responsabilité. La responsabilité ne peut se spécialiser - ni pour soi-même, ni pour le cadre étroit de notre vie -, bien qu'il faille précisément l'y prendre très au sérieux. La responsabilité ne se limite pas à votre entreprise, elle ne se limite même plus à votre pays, si attachés à lui que vous vous sentiez. Le meilleur service que vous puissiez rendre à votre pays, c'est de coopérer à son intégration dans une communauté plus grande.

N'appréhendez à cet égard ni la critique ni les discussions. Mais écoutez attentivement aussi l'interlocuteur. Pour cela l'université est l'endroit idéal.
