

Allocution

de

Lambert SCHAUS

Membre de la Commission de la Communauté
Economique Européenne

pour l'ouverture des journées d'études sur
les problèmes des chemins de fer

le 24 octobre 1966 à Bruxelles

Mesdames, Messieurs,

Au nom de la Commission de la Communauté économique européenne, je vous souhaite très cordialement la bienvenue aux journées d'études sur les problèmes des chemins de fer.

Depuis que nos partenaires néerlandais ont pour la première fois formulé l'idée de cette Conférence, une longue période de préparation a été nécessaire. Je me réjouis tout particulièrement de pouvoir donner aujourd'hui le "signal de départ".

Vous avez un vaste programme de travail devant vous. Puissiez-vous mener à bien ce programme au cours de discussions franches et ouvertes !

Ces journées d'études ne doivent pas seulement apporter des éclaircissements d'ordre théorique aux multiples problèmes posés aux chemins de fer modernes. De vos réflexions et de vos discussions nous voulons aussi et surtout tirer un profit pratique pour nos travaux futurs en matière de politique des transports. Cela est tout aussi important pour les institutions de la Communauté et pour les Etats membres que pour les chemins de fer et leurs différents concurrents, ainsi que pour les usagers et pour le personnel des entreprises de transport.

La coopération internationale est de tradition dans le domaine des chemins de fer. Cette tradition est presque aussi ancienne que les chemins de fer eux-mêmes. Les cheminsots rappellent volontiers ce fait à ceux qui n'ont pas

.../...

l'avantage d'appartenir à leur corporation. Beaucoup d'entre vous se connaissent déjà depuis le temps où il n'était pas encore question des Communautés européennes. En ce sens, notre Conférence n'innove certainement pas.

La création de la Communauté économique européenne place néanmoins les chemins de fer - comme d'ailleurs les autres modes de transport et l'ensemble de l'économie - devant des tâches entièrement nouvelles.

Il ne s'agit pas seulement aujourd'hui d'une coopération internationale aussi rationnelle que possible. L'objectif de cette Communauté est bien plutôt l'intégration des économies nationales des Etats membres en ce sens qu'il importe de les fusionner en un vaste marché intérieur. Ce marché commun, pour être en état de fonctionner, doit aussi englober les prestations de transport.

Il serait superfétatoire, devant cet auditoire de spécialistes éminents et expérimentés, de vouloir parler de l'importance des transports pour l'économie moderne. Mais permettez-moi de mettre un aspect en évidence.

L'unification économique européenne ne connaîtra pas le plein succès si l'on ne parvient pas à adapter le rythme de l'intégration économique. A cet égard, il convient de traiter les transports comme une branche de l'économie, parmi beaucoup d'autres. Ils ne méritent pas de privilèges et ne doivent pas supporter de charges particulières.

En dépit de certains progrès, la politique commune des transports n'a pas toujours réussi la percée décisive vers le succès. La Commission ne se laisse pas décourager pour autant. Mais malheureusement, nous constatons que la volonté politique permettant d'aboutir à ce succès n'est ni toujours partagée, ni toujours constante.

Où pourrait conduire en effet une telle volonté en dépit de difficultés et d'oppositions de fond apparemment insurmontables ? Nous l'avons vu sans cesse dans de nombreux domaines de la politique européenne pendant les deux premières étapes de la période de transition. Les importantes décisions douanières et agricoles de mai et juillet derniers nous ont montré que cette volonté politique est encore présente et efficace au cours de la troisième étape de la période de transition.

° ° °

C'est sous cet angle qu'il faut voir de façon générale la situation de la Communauté économique européenne en cette seconde moitié de l'année 1966.

A ce propos, on ne peut pas faire abstraction de la crise politique que la Communauté a connue à partir de l'été 1965 et qu'elle n'a pu surmonter progressivement que depuis un peu plus de six mois.

Cette crise était certainement dangereuse. Elle a étouffé, elle a peut-être même détruit maint espoir européen légitime et aussi maint espoir européen prématuré. Mais l'idée de l'intégration européenne a été préservée dans la réalité politique. Nous pouvons dire avec confiance que la Communauté poursuivra la route que le traité de Rome lui a tracée.

.../...

Il nous faut cependant garder une chose présente à l'esprit : l'Europe unie ne naîtra pas seulement des grandes décisions politiques, mais également des nombreux travaux effectués souvent sur des points de détail pouvant paraître modestes, qui doivent aussi bien précéder que suivre ces décisions.

On me permettra de faire seulement remarquer en passant que des décisions objectives et équilibrées en vue de réaliser l'intégration économique sont conditionnées par l'existence d'une Commission européenne indépendante et dynamique. Ce n'est pas une simple affirmation pro domo. L'expérience acquise pendant presque neuf années d'existence de la Communauté économique européenne a enseigné que celle-ci a besoin d'un tel moteur et d'un tel catalyseur.

Il est d'une importance capitale sur le plan de la politique économique que nous soyons en mesure maintenant de voir devant nous une situation claire dans deux des domaines les plus importants :

1. En ce qui concerne l'union douanière, dans moins de deux ans - le 1er juillet 1968 - celle-ci sera achevée. Ainsi se trouvera créée la base du Marché commun.
2. Pour les produits agricoles, le système des organisations européennes de marché est presque achevé. La voie est libre pour un système commun de prix agricoles. Enfin, on est également parvenu à mettre un point final aux discussions sur le financement de la politique agricole commune. A partir de l'année prochaine, il y aura un marché agricole commun dont le mécanisme sera déterminé uniquement par les prix et par les organisations de marché.

Il importera alors de mettre tout en oeuvre pour achever l'union économique. A cet égard, beaucoup a déjà été fait dans de nombreux domaines pendant les années écoulées. Pour certains secteurs importants, il s'agit surtout de traduire en action concrète les résultats de positions de principe.

Il est particulièrement réjouissant de pouvoir constater à ce propos qu'on a réussi à tenir de plus en plus la politique de concurrence en dehors du champ de l'idéologie. Le problème est ici tout simplement d'appliquer correctement les instruments existants de politique économique, par exemple l'interdiction des ententes et l'interdiction des aides accordées par les Etats.

Mais l'idée s'est faite également jour que la politique économique n'est pas réduite seulement à la politique de concurrence et que la Communauté ne doit pas négliger les questions générales de politique conjoncturelle et de politique monétaire. Le premier programme de politique économique à moyen terme que la Commission a soumis au Conseil pourra conférer un accent particulier à cette conception de la politique économique.

Dans les domaines du droit d'établissement et de la libre prestation des services, un retard considérable est certes enregistré sur les programmes généraux arrêtés par le Conseil en 1961. Néanmoins, on voit se développer lentement et au prix d'un laborieux travail de détail un ordre juridique qui assurera, petit-à petit, aux entreprises de toutes les branches économiques le libre accès à tous les marchés de la Communauté. Comme vous le savez, ces problèmes nous préoccupent également dans le secteur des transports.