

dc-europe

bulletin

No 4/72

24 avril 1972

424.91

LA POLITIQUE D'INFORMATION DES
COMMUNAUTES EUROPEENNES : UNE TACHE
EN VUE DE L'UNIFICATION DE L'EUROPE

de Wilhelmus SCHUIJT

Page

1

LA POLITIQUE EUROPEENNE DES TRANSPORTS
A LA CROISEE DES CHEMINS - LA PROPOSI-
TION DE LA COMMISSION SUR LES COUTS D
D'INFRASTRUCTURE

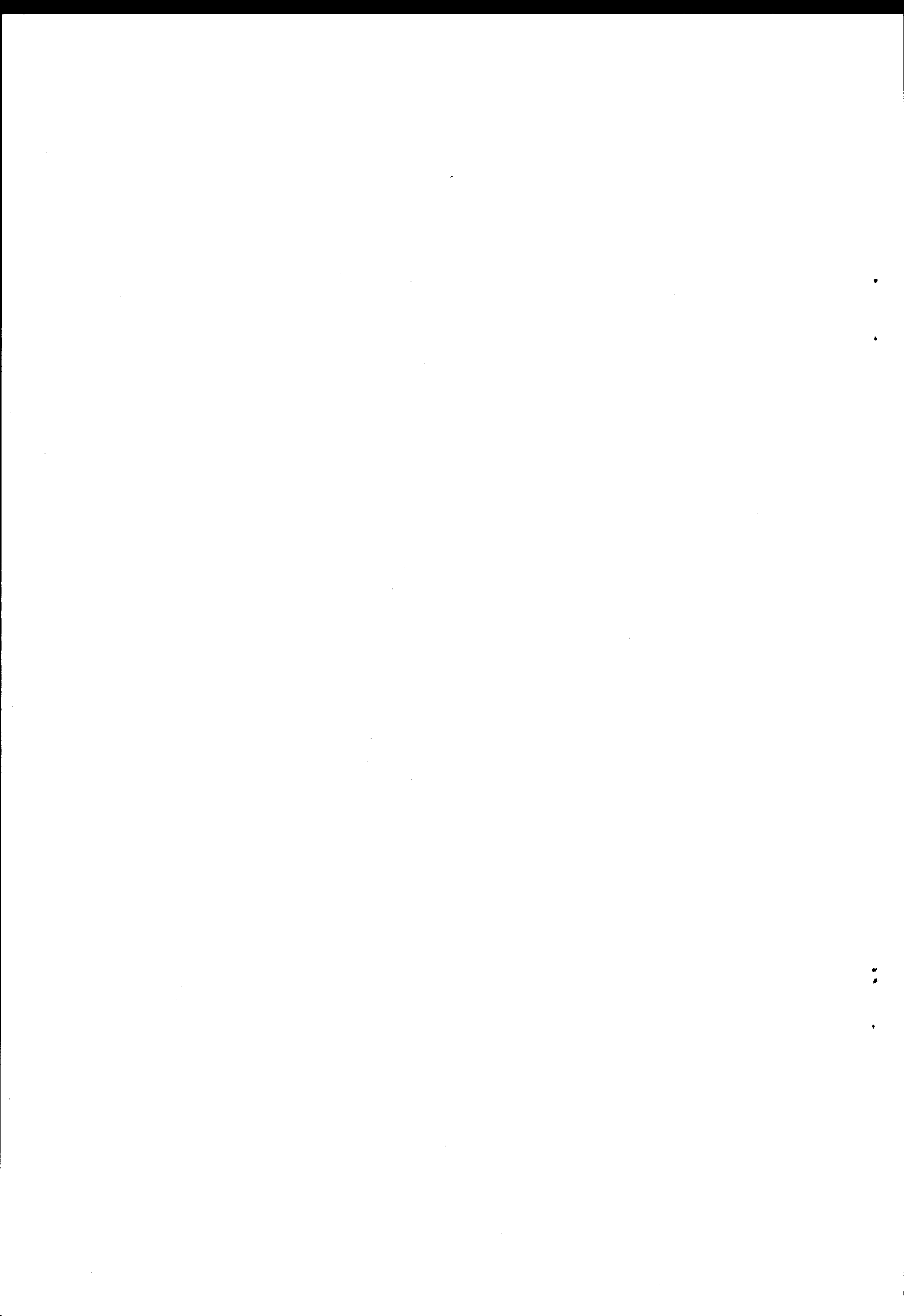
de Nicolas KOLLWELTER

7

QUE REPRESENTENT POUR LES AGRICULTEURS
ET CONSOMMATEURS EUROPEENS LES DECI-
SIONS DE BRUXELLES SUR LES PRIX AGRICO-
LES ?

de Hans RICHARTS

11



LA POLITIQUE D'INFORMATION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES :
UNE TACHE EN VUE DE L'UNIFICATION DE L'EUROPE

de Wilhelmus SCHUIJT +)

Nombreux, sans doute, sont ceux qu'effraie la seule évocation du terme "politique d'information" - tant parmi les consommateurs des nouvelles diffusées par les grands moyens d'information que parmi les publicistes professionnels. Ce terme, en effet, suggère l'idée d'une manipulation de l'opinion publique par l'Etat, ce qui, dans une démocratie, est d'emblée entaché d'une certaine suspicion. Aussi toute référence à la politique d'information des Communautés européennes doit-elle s'accompagner de certains commentaires explicatifs.

Il serait hypocrite de nier que toute politique d'information vise à gagner ses destinataires à la cause qu'elle défend. D'une manière générale, il importe peu que l'information porte sur l'actualité quotidienne ou qu'elle vise à faciliter la compréhension d'un schéma politique d'ensemble. D'autre part, cependant, l'événement politique ne se suffit jamais à lui-même, pas même dans une démocratie. Il doit être "habillé" et faire l'objet d'une interprétation susceptible d'en préciser la portée. Cette tâche incombe aux organes de l'Etat qui, de ce fait, sont les premiers à jeter la base d'une appréciation positive ou négative par les moyens d'information publics et, partant, par l'opinion publique. Ce principe s'applique encore davantage à la politique communautaire. Dans l'optique du citoyen, la politique communautaire est en effet menée très en marge de ses sources d'information ; mieux encore : même aujourd'hui, de larges couches de la population n'ont aucunement conscience d'appartenir à une Communauté européenne. Et lorsqu'elle existe, cette conscience est encore des plus vagues, en l'absence de symboles permettant d'identifier cette Communauté ou d'expériences analogues à celles qui s'acquièrent dans un Etat national, en l'absence, également, d'événements qui créent des liens communs. L'enthousiasme aveugle pour une certaine idée, qui a prévalu dans les années 50, s'est estompé, en raison, notamment, du remplacement de la génération qui avait fait l'amère expérience de la guerre par une génération plus jeune, plus rationnelle, plus critique, plus confiante en soi et donc

moins portée à s'enthousiasmer pour un idéal politique.

Tel est, aujourd'hui, le point de départ de la politique d'information des Communautés européennes, une politique qui est surtout élaborée et appliquée par la Commission. C'est précisément dans la mesure où cette oeuvre d'information des Communautés européennes est politiquement aussi importante qu'elle est suspecte en l'absence d'un contrôle par le Parlement et la presse, que le Parlement européen était fondé à traiter de manière exhaustive des objectifs de cette politique, de ses méthodes ainsi que de ses modalités techniques et financières. Ce fut l'objet d'un rapport dont l'initiative revint à la commission politique qui m'en a confié la rédaction ; le rapport et la résolution y afférente ont été discutés et adoptés lors de la session de mars du Parlement européen.

Lorsqu'on considère les effectifs et les ressources financières dont dispose la Commission pour remplir ses vastes tâches d'information tant à l'extérieur qu'à l'intérieur de la Communauté - tâches visant à la fois à faciliter la compréhension de la finalité des traités européens et à rapporter et interpréter l'activité quotidienne des institutions communautaires - et lorsqu'on compare ces ressources avec le budget publicitaire d'un fabricant de lessive ou avec les crédits réservés à la politique d'information de l'Etat, on ne peut que s'étonner du travail utile qui a été fait et des résultats passablement satisfaisants qui ont été obtenus. Alors qu'en 1968 un groupe d'entreprises de l'industrie automobile américaine disposait, pour sa publicité, d'un budget de plus de 100 millions de dollars et qu'en 1971 la République fédérale d'Allemagne a inscrit un montant de 37 millions de dollars au budget de son Office de Presse et d'Information, les ressources opérationnelles de la Commission sont de l'ordre de 2,57 millions de dollars pour l'exercice 1971 et de 2,87 millions de dollars pour l'exercice 1972. Pendant un certain nombre d'années, les ressources destinées à la politique d'information ont même accusé un accroissement moins rapide que celui du budget global de la Commission. Or, que fait la Commission des modestes

ressources mises à sa disposition ? Elle édite des brochures d'information, fait paraître des mensuels rédigés dans les quatre langues officielles ainsi qu'en anglais et ^{en} espagnol, fait tourner des films documentaires ou des dessins animés destinés à compléter l'actualité télévisée, reçoit et informe des groupes de visiteurs. Cette activité incombe essentiellement à la Direction générale Presse et Information, alors que le groupe des porte-parole, qui relève directement du président de la Commission, est chargé de suivre l'actualité et d'en informer l'opinion publique. Cette Direction générale s'applique en outre à former l'opinion européenne grâce à des informations destinées à certaines catégories professionnelles ou sociales (agriculteurs, syndicats, consommateurs, etc.). Elle contribue au financement de séminaires consacrés aux questions européennes, subventionne de la même manière les travaux d'instituts européens, etc. Par ailleurs, la description de l'oeuvre d'unification européenne dans le cadre de l'enseignement scolaire revêt une importance considérable. Des études entreprises en ce domaine ont toutefois montré que les résultats acquis à ce jour sont loin d'être satisfaisants. Si le service d'information de la Commission a établi un recueil de documents rédigé dans les quatre langues de la Communauté et intitulé "Documentation européenne à l'usage de l'enseignant", recueil contenant d'excellentes informations de base sur la politique européenne, la comparaison entre le tirage limité - 6.000 exemplaires - et le nombre d'enseignants - un million - montre à quel point sa diffusion est restreinte. D'autre part, on peut supposer d'une manière générale que, dans le cadre de l'instruction civique communautaire, les questions ayant trait à l'intégration européenne sont reléguées à l'arrière-plan. Si elles sont traitées, elles le sont souvent en tant qu'éléments de la politique étrangère nationale, et non pas comme exposant l'existence de l'individu au sein des Communautés européennes. Il faut regretter l'absence de structures permettant de dispenser un enseignement consacré à l'intégration européenne, structures qu'il serait possible de créer à partir de programmes d'enseignement harmonisés, ainsi que l'absence de cours modèles comportant des textes appropriés et utilisant un matériel audio-visuel. Si l'on examine les résultats obtenus par l'"information

sur l'actualité" de la Commission, sa présentation et sa retransmission par les moyens d'information, l'optimisme n'est guère plus justifié. Les rédactions des organes d'information continuent à ne s'intéresser qu'à leur propre nation qui bénéficie d'une priorité presque absolue. C'est ainsi que l'information sur une réunion du Conseil met surtout en lumière la position adoptée par "notre ministre", au détriment d'une appréciation globale des résultats à la lumière de l'intérêt général des Communautés européennes. Il s'y ajoute que les moyens d'information sont exclusivement nationaux. Il n'existe ni émetteur européen de télévision, ni station européenne de radio-diffusion, ni journal européen (dans le sens d'une information diffusée sur tout le territoire de la Communauté dans les langues des pays membres). Seul existe un organe de presse privé qui, à Bruxelles et à Luxembourg, fait quotidiennement paraître des informations rédigées en plusieurs langues et portant sur la politique européenne.

Si la politique d'information des Communautés européennes se heurte à de sérieuses difficultés, c'est parce que font défaut les éléments de référence qui, en ce domaine, auraient facilité l'intelligence de la pensée, de la volonté et de l'action politiques, éléments de référence qui existent au niveau national du fait d'anciennes traditions et habitudes. Il n'existe pas, sur le plan communautaire, un esprit analogue, solidement ancré, qui permette de toujours savoir ce dont il est question sans amples explications. Les Communautés devront pour ainsi dire se faire leur place dans le monde des opinions établies. C'est l'objet d'une politique d'information appropriée dont les thèmes sont la finalité politique des traités et leur développement ultérieur. Faire en sorte que les citoyens de la Communauté, de la Sicile à la Frise, prennent conscience de leur existence communautaire et de leur participation à un processus d'intégration de dimensions historiques, attirer leur attention sur tout ce qui les lie, commenter les mesures destinées qui conduisent à une solidarité réelle, expliquer

la nécessité de poursuivre la suppression des barrières, exposer le pourquoi de la politique d'harmonisation, tels doivent être les buts d'une politique d'information. L'information quotidienne ne trouvera l'audience et ne suscitera l'écho qu'elle mérite que si, par un travail d'information spécifique, le terrain aura été préalablement préparé à cet effet. L'information à l'extérieur s'impose du fait que la Communauté - sujet et non seulement objet de l'actualité, acteur intervenant sur la scène mondiale - a été entraînée dans le tourbillon de la politique internationale. Pour remplir ces tâches, les moyens dont disposent les organes des Communautés européennes sont insuffisants ; rappelons à ce propos que le Parlement, lui aussi, possède son propre service d'information, dont l'objet se limite toutefois à l'actualité parlementaire. L'action de la Communauté ne peut être que d'impulsion ; par ailleurs, tous les journalistes et tous les publicistes doivent y apporter leur contribution . Une information est indispensable si l'on veut donner aux ressortissants de l'Europe le moyen de juger les événements en connaissance de cause. Depuis de longues années, le Parlement européen veut parvenir à l'élection directe de ses membres. Or, celle-ci présuppose l'existence, chez l'électeur, d'une conscience politique et d'un sentiment de responsabilité politique. C'est précisément à l'information qu'il appartient d'en créer les conditions : communiquer aux citoyens de l'Europe les données qui leur permettront de reconnaître et de comprendre les objectifs des Communautés ainsi que les différents courants politiques qui s'y manifestent. Tout citoyen y a droit, tant à titre collectif qu'à titre individuel. Faute de créer ces conditions, l'un des principes fondamentaux de la démocratie, à savoir le contrôle démocratiquement légitimé d'un pouvoir démocratiquement légitimé, ne serait pas réalisable. Dans cette optique, il est permis d'affirmer que l'avenir de la démocratie parlementaire au sein des Communautés européennes est indissolublement lié au succès ou à l'échec de la politique d'information.

+) Wilhelmus SCHUIJT (Pays-Bas), membre du groupe démocrate-chrétien du Parlement européen, vice-président du Parlement européen, membre de la Première Chambre du Parlement néerlandais, a élaboré au nom de la commission politique du Parlement européen, un rapport sur la politique d'information des Communautés européennes. Avant de commencer sa carrière politique, . Schuijt a travaillé comme correspondant à Paris d'un quotidien néerlandais.

LA POLITIQUE EUROPEENNE DES TRANSPORTS A LA CROISEE DES CHEMINS --
LA PROPOSITION DE LA COMMISSION SUR LES COÛTS D'INFRASTRUCTURE

de Nicolas KOLLWELTER *)

Les coûts d'infrastructure représentent l'un des éléments du coût les plus importants pour tous les modes de transport. Mais alors que les chemins de fer prennent en charge leurs propres coûts d'infrastructure, leurs concurrents les plus acharnés, les transports par route et voie navigable, ne font pas de même. Les coûts d'infrastructure pour ces deux modes de transport sont d'abord déboursés par l'Etat, puis récupérés par le biais de redevances spécifiques et de taxes. La réponse à la question de savoir s'il peut y avoir concurrence loyale entre les transports par chemins de fer et les transports par route et voie navigable dépend d'une solution équitable du problème des coûts d'infrastructure. Si l'on ne trouve pas cette solution, les prix et tarifs des différents modes de transport feront l'objet de distorsions et il ne sera pas possible d'autoriser la concurrence entre eux. Sans une solution des problèmes des coûts d'infrastructure, admise par tous, il ne peut y avoir une politique tarifaire raisonnable, et sans une telle politique, il ne peut y avoir de coordination des différents modes de transport orientée vers la concurrence. Et sans une coordination communautaire des modes de transport, il ne peut y avoir ni marché des transports ni une plus grande libéralisation des transports européens.

Ces considérations ont amené la Commission à présenter une proposition de décision relative à l'instauration d'un système commun de tarification de l'usage des infrastructures de transport, accompagnée d'un mémorandum explicatif. Cette décision ne règle nullement la nature et les modalités de la taxation des différents modes de transport ni du prélèvement des futures redevances (qui feront l'objet de règlements ou de directives à promulguer par la suite), mais elle contient tous les éléments d'une orientation fondamentale qui doit permettre, du point de vue de la politique des transports, le passage à une coexistence des différents modes

de transport selon les principes de la libre concurrence; du point de vue fiscal, le passage du produit de l'impôt sur les transports, en tant que recette budgétaire, à la redevance; du point de vue de la politique d'intégration, l'abolition des entraves et des mesures de compensation dans les transports intracommunautaires.

L'autre raison pour laquelle les coûts d'infrastructure sont si importants est que les Etats membres financent ces coûts par le prélèvement de taxes et redevances sur les transports par route et voie navigable. La concurrence entre les différents pays dans le trafic intracommunautaire par camions et bateaux fluviaux ne peut se situer sur une base équitable que si les modalités de perception des impôts (et plus tard aussi le taux des redevances) sont les mêmes dans tous les pays. Il est donc nécessaire d'harmoniser les taxes spécifiques des transports si l'on veut renforcer la libre circulation par delà les frontières et si l'on veut placer la concurrence entre les entreprises de transport des différents pays sur une base équitable.

La décision relative à une répartition équitable des frais d'infrastructure sera le point de départ d'une politique commune des transports et résoudra en même temps les problèmes de la position concurrentielle des différents modes de transport entre eux, problèmes que l'on ne peut plus résoudre à l'heure actuelle sur le plan national étant donné l'état de l'intégration économique.

La discussion de ce problème extrêmement complexe au Parlement européen vient de commencer. On peut penser que malgré cette complexité une majorité se dégagera en faveur de la proposition de la Commission.

Cependant, les difficultés seront nombreuses : les perturbations et les adaptations fiscales sur le plan des budgets nationaux seront d'importance et les perspectives du bon fonctionnement d'un calcul différencié des coûts d'infrastructure en fonction de l'usage selon l'intensité et le temps ne sont pas assurées (dépenses de gestion). En outre, la Commission est d'avis que les coûts

d'infrastructure doivent être fixés selon le système du coût marginal social (qu'est-ce que cela signifie ?); parallèlement, pourrait être prélevé un péage d'équilibre (étranger au système). On songe également à imposer aux voitures particulières une taxe spéciale en plus du coût marginal social, une idée que, du point de vue de la protection de l'environnement, on peut presque considérer comme étant à la mode. Par ailleurs, le danger existe que l'on fasse intervenir des considérations, et donc des différenciations, d'ordre régional basées sur des éléments étrangers aux coûts, alors que le but à atteindre devrait être de créer un système aussi neutre que possible en ce qui concerne les coûts et, si des subventions sont nécessaires, de les indiquer ouvertement.

Un mode de transport, celui par avion, a été entièrement négligé jusqu'ici, et un autre, les voies navigables, ne devrait, selon la Commission, être soumis qu'à des péages de navigation à l'exclusion des taxes sur les véhicules.

Enfin, dans l'état actuel des travaux, il est toujours incertain que l'on puisse résoudre le conflit entre la tendance à un recensement et à une imputation aussi différenciés que possible des coûts d'infrastructure, d'une part, et à l'établissement de l'égalité de concurrence dans le trafic intracommunautaire, d'autre part.

Il est également très difficile de résoudre la question : dans quelle proportion la taxe sur les véhicules, d'une part, et la taxe sur les carburants, d'autre part, doivent-ils couvrir les dépenses (fixes et variables) de l'infrastructure.

Quel que soit le résultat des délibérations du Parlement européen sur ce problème, le plus difficile jusqu'ici, de la politique commune des transports, une chose est sûre : cette discussion sera quoi qu'il en soit utile au développement futur de ce secteur communautaire quelque peu négligé.

* Nicolas KOLLWELTER (Luxembourg), vice-président de la commission des transports du Parlement européen, rapporteur de la commission des transports sur la proposition de la Commission concernant une décision relative à la tarification de l'usage des infrastructures de transport.

QUE REPRESENTENT POUR LES AGRICULTEURS ET CONSOMMATEURS EUROPEENS
LES DECISIONS DE BRUXELLES SUR LES PRIX AGRICOLES ?

de Hans RICHARTS +)

Quiconque connaît les scénarios de Bruxelles ne s'étonnera guère de la longueur des négociations ni de leurs résultats. Les ministres de l'agriculture étaient, comme souvent, condamnés à réussir, et ils se sont mis d'accord sur un compromis qui, pour l'Allemagne du moins, ne donne pas lieu à se réjouir.

En vertu des décisions de Bruxelles les prix qui nous intéressent plus particulièrement subissent pour la campagne 1972/73 les majorations suivantes :

blé tendre :

prix indicatif + 4 %
prix d'intervention + 4 %

orge :

prix indicatif + 4 %
prix d'intervention + 4 %

seigle :

prix indicatif + 5 %
prix d'intervention + 5 %

maïs :

prix indicatif + 5 %

riz :

riz décortiqué, prix indicatif + 4,7 %

sucre :

prix minimum des betteraves + 4 %
prix "demi-gras" des betteraves + 4 %

Les prix indicatifs et d'intervention du sucre sont calculés en fonction de ce relèvement.

huile d'olive :

prix indicatif à la production + 5 %

graines oléagineuses :

colza et navette, prix indicatif + 3 %
prix d'intervention + 3,1 %
graines de tournesol, prix indicatif + 4 %
prix d'intervention + 4,1 %

viande porcine :

prix de base des porcs abattus + 3,1 %

viande bovine :

prix d'orientation + 4 %

(conformément aux décisions de l'année dernière et en prévision d'autres relèvements de prix en septembre 1972 après l'introduction d'une prime à la production de viande bovine)

vin :

prix d'orientation + 7 %

Tabac :

Variété Maryland + 8 %

Variétés Round Tip, Scafati et Sumatra I + 8 %

Il est important de noter que les prix d'intervention des céréales ont été également relevés. En effet, au cours de la campagne 1972/73, les céréales en provenance des Etats-Unis qui seront stockées dans la C.E.E. à la suite des récentes négociations seront très supérieures à ce qu'elles étaient auparavant. Des stocks considérables - de toutes les sortes de céréales - vont faire pression sur les prix de sorte que l'an prochain il faudra tenir compte, pour les céréales, davantage du prix d'intervention que du prix indicatif. Le relèvement du prix de base des porcs abattus est sans effet parce que le prix de marché est très supérieur au prix de base. Cette situation ne se modifiera guère cette année. Il en est de même du prix d'orientation du vin.

Il faut, en principe, applaudir au relèvement du prix d'intervention des produits laitiers qui, dans l'ensemble, est de 8 %. Il serait cependant faux d'en conclure qu'à partir du 1er mai 1972 les prix d'achat du lait pratiqués par les laiteries vont augmenter de 8 %. On ne peut encore prédire s'ils vont augmenter surtout lorsqu'ils dépassent déjà le prix indicatif de la C.E.E. La hausse ne devant toucher le beurre que pour un quart et le lait écrémé pour le reste, personne ne peut dire à l'heure actuelle quel sera l'effet de cette augmentation de prix surtout sur les laiteries produisant du lait de transformation. Il faut donc se garder de nourrir de trop grands espoirs.

La situation concernant la viande bovine est analogue. Les prix de la viande bovine dans la Communauté sont nettement supérieurs au prix d'orientation. Dans des conditions normales de température cette situation ne se modifiera guère dans un délai prévisible, car la Communauté est et restera déficitaire dans ce secteur. Les besoins en importations s'élèvent actuellement à environ 600.000 tonnes et il convient de ne pas perdre de vue qu'au cours des 18 derniers mois les prix de la viande congelée sur le marché mondial ont augmenté de 100 %.

S'il faut saluer avec satisfaction et considérer comme nécessaire toute correction de prix en faveur des producteurs il faut par ailleurs se garder d'être trop optimiste. Quant aux consommateurs, il faut leur dire qu'en ce qui concerne les décisions sur les prix, ils ont tout lieu d'être plus satisfaits que la plupart des agriculteurs. Il n'y a pas lieu de craindre, en effet, que ces hausses minimales de prix provoquent une augmentation trop importante, si augmentation il y a, des denrées alimentaires dans la République fédérale.

Seuls les virtuoses de la politique agricole sont en mesure de calculer la hausse des revenus agricoles qu'engendreront ces décisions. L'évolution du marché exercera sur cette hausse une influence beaucoup plus importante que les décisions de Bruxelles dont les effets sont à ce point minimes pour les producteurs que les augmentations des coûts à la production n'en seront pas couvertes et, à plus forte raison, que le retard des revenus agricoles ne sera pas comblé.

C'est la première fois que des décisions concernant les prix sont liées à la réforme structurelle. On pouvait s'attendre dès le départ, à ce que, sans l'accord sur la participation financière des Communautés aux mesures structurelles proposées par la Commission et le Parlement, l'Italie rejeterait les corrections de prix. Il n'est dès lors pas étonnant que l'Italie se montre plus particulièrement satisfaite du résultat acquis à Bruxelles, mais elle en espère probablement trop. Le programme de promotion des petites exploitations actuellement en cours dans la République fédérale qui exige, il est vrai, de nombreuses modifications, se recoupe

dans les grandes lignes par la directive de la Commission sur l'aide et la modernisation des exploitations agricoles. Il en va de même des directives concernant l'encouragement à la cessation de l'activité agricole et l'affectation de la superficie agricole utilisée à des fins d'amélioration des structures agricoles.

Il serait faux de déduire du fait de la participation communautaire à ces mesures que la responsabilité de l'ensemble de la politique structurelle relève maintenant du ressort de la Communauté. Les gouvernements nationaux restent responsables de l'exécution et du financement de base de ces mesures. Il est cependant de leur intérêt d'examiner dans quelle mesure la présentation d'un programme propre, en particulier pour les régions défavorisées, peut leur procurer des ressources supplémentaires de la part de Bruxelles. Qui ne fait rien, ne reçoit rien de Bruxelles.

+) Hans Richarts, membre du groupe démocrate-chrétien du Parlement européen, (RFA), vice-président de la commission de l'agriculture du Parlement européen; a largement participé avec ses collègues du même groupe, Tiemen Brouwer et Jan de Koning (Pays-Bas) à l'élaboration et à l'adoption de l'avis du Parlement européen sur les problèmes de réforme des prix et des structures.

