

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 cheminots 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.

Les mesures d'harmonisation fiscale continuent de nous causer, dans les transports - et dans tous les autres domaines d'ailleurs - , des préoccupations particulières. C'est une oeuvre spécialement ardue de supprimer les frontières fiscales qui s'opposent à la libre circulation des marchandises et des services. En tout état de cause, nous espérons que les premières décisions en faveur d'un système de taxe sur le chiffre d'affaires concurrentiellement neutre seront prises à la fin de l'année.

Enfin, il n'est pas possible d'imaginer une union économique d'Etats européens sans une conception commune de politique sociale. Nous serons sans cesse confrontés avec l'exigence d'harmoniser de façon appropriée, voire de faire concorder la politique économique et la politique sociale. Il ne suffit pas à cet effet de réaliser la libre circulation des travailleurs, pour importante qu'elle soit. Il faut bien plutôt créer les fondements d'une sécurité sociale au sens le plus large. Je suis très heureux que nous soyons parvenus à faire un premier pas au moins dans un domaine particulièrement sensible sur le plan de la politique sociale, avec notre proposition de l'été dernier concernant les prescriptions sur la durée du travail et une réglementation sur la composition du personnel roulant dans les transports par route.

La Communauté doit continuer d'attacher une attention spéciale aux multiples aspects de ses relations extérieures. Je ne mettrai ici en évidence que certains problèmes qui illustreront les points particulièrement importants dans ce domaine à l'heure actuelle.

Malgré certains retards et certaines difficultés, la Communauté négocie dans le cadre du Kennedy Round, tant sur les échanges de produits industriels que sur les échanges de produits agricoles. Depuis juillet, elle a d'ailleurs la pleine capacité de négocier. A nos yeux, ces négociations tarifaires sont cruciales à un double point de vue.

La relation de partenaires égaux entre les Etats-Unis d'Amérique et l'Europe est encore à beaucoup d'égards une formule qui attend de recevoir un contenu concret. L'occasion de la remplir au moins en partie est ainsi offerte.

Par ailleurs, la Communauté peut prouver dans ces négociations, à elle-même et à d'autres, qu'elle prend au sérieux l'exigence d'une politique commerciale libérale. Cela implique naturellement que nos partenaires soient disposés à faire des concessions équivalentes.

Il est regrettable que la Communauté n'ait pas encore pu faire avancer suffisamment ses préparatifs, pour la politique commerciale commune. Cette remarque s'applique avant tout aux échanges de produits industriels. Le Conseil doit encore se saisir de toute une série de propositions en souffrance qui lui ont été soumises par la Commission. Le temps presse. L'union douanière est en voie d'achèvement. Il ne reste qu'un peu plus de trois ans pour la période de transition, à l'expiration de laquelle la politique commerciale doit être commune.

Il est par contre réjouissant de constater que nos relations en Europe même prennent des contours de plus en plus nets.



Les relations entre la Communauté et ses associés, la Grèce et la Turquie, reçoivent toujours davantage un contenu concret. A l'égard de la Grèce les premiers progrès sur la voie de l'union douanière sont déjà visibles. Des difficultés se présentent encore dans le domaine de la politique agricole.

Les négociations entre l'Autriche et la Communauté en vue d'établir des relations économiques étroites et durables sont, certes, encore assez loin de leur conclusion. Cependant, un bilan intérimaire satisfaisante apparaît déjà aujourd'hui.

C'est ainsi que les partenaires ont déjà pu réaliser un accord de principe sur l'élimination des obstacles à la libre circulation des marchandises. Des solutions se dessinent aussi pour l'harmonisation de la politique agricole de l'Autriche et celle de la Communauté. Cette dernière est consciente de sa responsabilité particulière à l'égard de ce proche voisin. Elle respectera sans doute les engagements autrichiens de neutralité et d'indépendance permanentes.

Après l'élargissement du mandat de négociation de la Commission que nous attendons à bref délai, il importera de donner un contenu concret à la notion d'harmonisation qui a été développée jusqu'à présent. A cet égard, il sera question entre autres de la politique des transports.

La carte de l'Europe montre clairement combien les intérêts de l'Autriche et de la Communauté sont proches dans le domaine des transports. Même s'il ne s'agissait pas de définir une coopération économique aussi étroite et aussi étendue que celle qui fait aujourd'hui l'objet de la négociation, nous devrions conclure un accord avec l'Autriche pour les questions de transport.

Par ailleurs, l'exemple de la Suisse met également en évidence une telle exigence, même si la situation est en partie différente. La Suisse et la Communauté sont placées aujourd'hui devant la nécessité de résoudre en commun un certain nombre de problèmes de transport, abstraction faite de la demande formulée en 1961 en vue d'associer plus étroitement ce pays à l'intégration économique de l'Europe. Les principaux problèmes d'intérêt commun sont naturellement centrés sur ce qui a trait à la navigation rhénane. La Commission a posé clairement au Conseil les questions essentielles à cet égard, tant pour la politique tarifaire que pour la politique des capacités.

A ce propos je ferai, si vous le voulez bien, quelques remarques sur la façon dont je vois le problème de l'élargissement de la Communauté.

Je me garderai de faire à ce sujet des pronostics, que l'on pourrait peut-être qualifier de prophéties. Mais de nombreux indices nous montrent que la voie de l'intégration européenne que nous avons choisie est également reconnue comme la bonne dans le monde qui nous entoure. Loin d'en tirer vanité, nous y voyons bien plutôt une invitation à donner à la Communauté une forme telle que l'accès en soit toujours ouvert à d'autres peuples. Mais personne ne peut cependant attendre de nous que nous sacrifions à cet objectif des résultats substantiels de nos efforts.

Nous devons faire preuve de patience jusqu'à ce que l'absurde fossé qui divise l'Europe libre puisse être comblé. Mais parce que cette division est en fin de compte dénuée de sens, il faut que les esprits restent sensibilisés sur ce problème.

Si j'essaie maintenant de dire très brièvement à quel point nous en sommes dans le développement de la politique commune des transports, il ne peut guère s'agir devant cet auditoire de rappeler à nouveau les principes du traité de Rome et de la politique des institutions de la Communauté. Je soulignerai encore une fois une seule idée.

L'un des principes fondamentaux de la conception de la Commission en matière de politique des transports était, dès le début, celui d'une égalité de traitement des modes de transport. On n'a cependant jamais songé à une égalité formelle. L'égalité de traitement ne peut en fait être réalisée qu'en tenant compte des orientations propres à chaque mode de transport en fonction de leurs caractéristiques structurelles.

Cela signifie pour l'objet qui nous intéresse aujourd'hui que si nous nous occupons de façon particulière des problèmes des chemins de fer, nous n'avons pas en vue un mode de transport privilégié. Mais les chemins de fer sont touchés dans une mesure particulière par les modifications structurelles de l'économie moderne. Ils constituent l'un des problèmes clés de la politique des transports, que nous devons attaquer également dans l'optique de trouver des solutions pratiques pour les autres modes de transport.

Où en sommes-nous ?

Pour les transports par route et la navigation intérieure, un droit d'admission uniforme se dessine progressivement.

Les restrictions à l'établissement doivent disparaître d'ici à la fin de l'année prochaine. Le Conseil a arrêté peu avant les vacances de cet été les premières règles communes pour les transports internationaux de voyageurs par route. Deux directives des années 1962 et 1965 ont libéré les transports internationaux de marchandises par route d'obstacles maintenus par une bureaucratie tatillonne. Le règlement relatif à la constitution d'un contingent communautaire et à l'adaptation des contingents bilatéraux dans les transports de marchandises par route entre les Etats membres est achevé. Toutefois il ne sera sans doute adopté que lorsque les discussions sur la politique des prix auront fait certains progrès. Enfin, les travaux de la Commission en vue du rapprochement des conditions d'admission dans les transports par route et dans la navigation intérieure progressent de façon satisfaisante. Il importera surtout d'adapter les interventions dans les capacités de transport aux nécessités actuelles de la politique de concurrence.

Dans la politique des prix pour les transports par chemin de fer, par route et par voie navigable, les discussions ont pris des contours suffisamment clairs grâce à l'accord du Conseil sur l'organisation du marché des transports et aux propositions de la Commission concernant l'instauration d'un système de tarifs à fourchettes applicables aux transports de marchandises. Les résultats des discussions entre les ministres des transports au cours de la dernière réunion du Conseil sont certes décevants. Devant l'impasse où le Conseil des ministres se trouve à nouveau, la Commission, quant à elle, fera tout son possible pour trouver une fois de plus des solutions économiquement valables et politiquement acceptables.

Le Conseil des ministres n'échappera pas à ses responsabilités.

La Commission a toujours fait pleinement usage de ses compétences dans le domaine des prix et conditions de transport. Dans l'ensemble, les interdictions de discriminations et de tarifs de soutien ont donné de bons résultats. Afin de débarrasser le marché de prix et conditions de transport protectionnistes qui ne sont pas encore englobés par le droit communautaire en vigueur, la Commission a soumis au Conseil l'automne dernier la proposition d'un deuxième "règlement de non-discrimination".

La décision du Conseil de 1965 relative à l'harmonisation de certaines dispositions ayant une incidence sur la concurrence dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable a créé une obligation nette et claire pour les institutions de la Communauté et pour les Etats membres. Les intéressés connaissent maintenant la date à laquelle doivent être réglées certaines questions exactement définies de la politique fiscale, de la politique sociale et du rapport entre les Etats et les entreprises de transport. On peut se demander dès aujourd'hui si le calendrier sera respecté en pratique. En tout cas, le Conseil a reçu entretemps des propositions de la Commission concernant la suppression des doubles impositions en matière de taxes sur les véhicules automobiles, le régime des aides aux entreprises de transport et les temps de travail et de repos ainsi que la composition des équipages dans les transports par route. Par ailleurs, les travaux de l'enquête sur les coûts d'infrastructure en vertu de la décision du Conseil font des progrès.

Les institutions de la Communauté devront toujours examiner si les mesures d'harmonisation prévues sont suffisantes. Le cas échéant, il conviendra de compléter le programme. Cette remarque vise surtout les cas dans lesquels il importe de faire place à l'initiative des entreprises pour améliorer les structures de marché.

Je ne veux ni ne puis préjuger les résultats de vos travaux. Je pense pourtant que les réflexions et les propositions faites jusqu'ici en matière de politique des transports ont laissé sur la carte assez de zones en blanc sur lesquelles vous pourrez certainement trouver des sujets de méditation et de discussion.

Je n'anticipe rien si je déclare que les discussions de ces journées d'études me paraissent avoir été préparées de façon très approfondie.

Je remercie particulièrement Messieurs les rapporteurs pour leurs excellents travaux préparatoires. Ils se sont donné beaucoup de peine afin que les réflexions et les discussions de cette conférence puissent se situer d'emblée sur un terrain solide. Il dépendra de vous tous que les travaux connaissent un plein succès.

C'est ce succès que je souhaite à tous, à vous, comme à nous, pour notre cause commune.

Je déclare ouvertes les journées d'études sur les problèmes des chemins de fer.