

# PARLEMENT EUROPÉEN

## DÉBATS

### COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SÉANCES

---

X/62

ÉDITION DE LANGUE FRANÇAISE

N° 57

---

Session 1962-1963

Séances du 7 au 11 mai 1962

## AVERTISSEMENT

Simultanément à cette édition en langue française, des éditions ont paru aussi dans les trois autres langues officielles des Communautés, en allemand, en italien et en néerlandais.

La présente édition contient les textes originaux des interventions en langue française et la traduction de celles qui ont été faites dans les autres langues des Communautés.

Ces dernières sont signalées par une lettre qui les précède :

(A) signifie que l'orateur s'est exprimé en langue allemande.

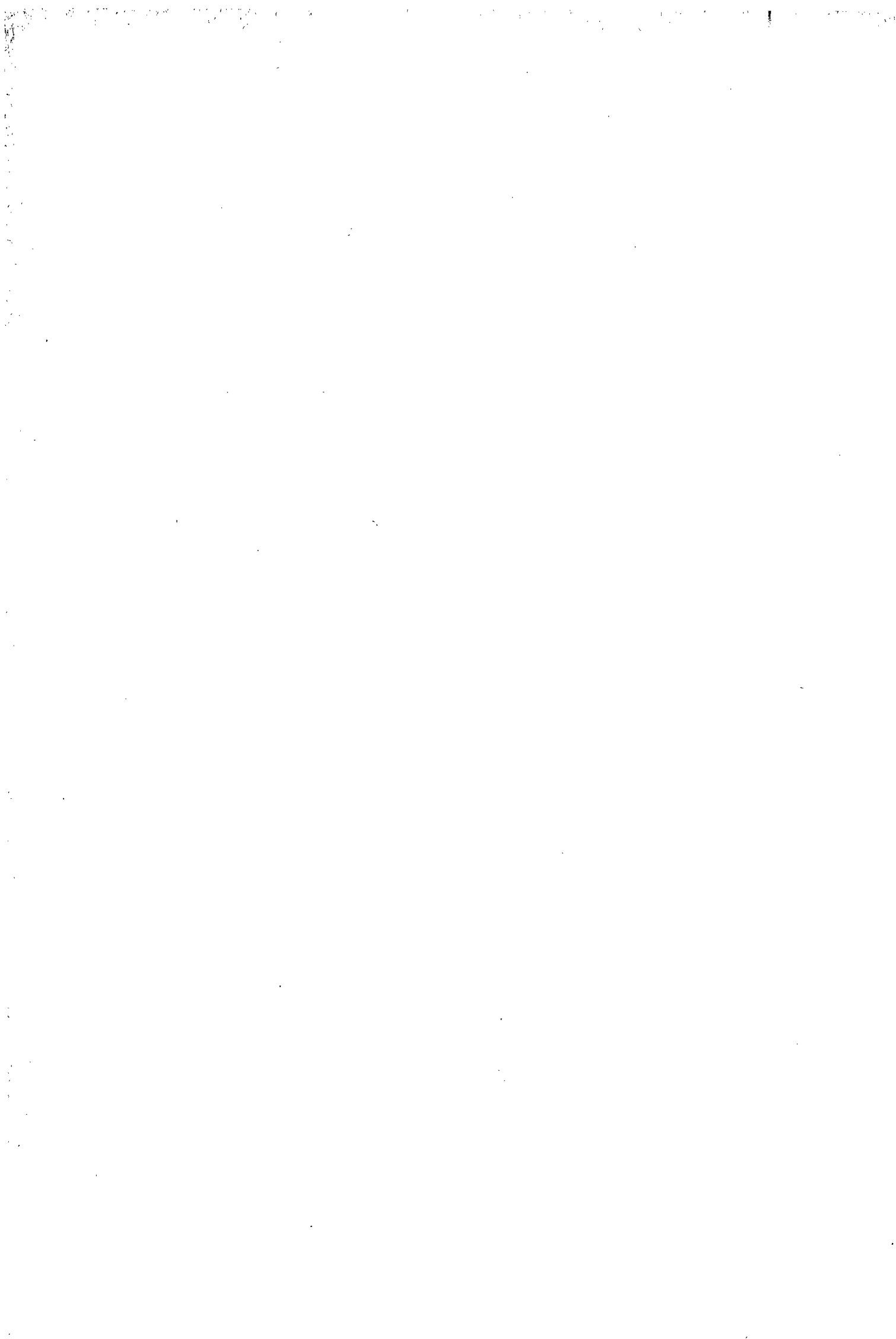
(I) signifie que l'orateur s'est exprimé en langue italienne.

(N) signifie que l'orateur s'est exprimé en langue néerlandaise.

Les textes originaux de ces interventions figurent dans l'édition de la langue considérée.

Session 1962-1963

Séances du 7 au 11 mai 1962





## SOMMAIRE GÉNÉRAL

(Un sommaire détaillé figure en tête du compte rendu de chaque séance)

### Séance du lundi 7 mai 1962

1. Reprise de la session . . . . .	5	5. Modification de l'ordre du jour . . . . .	6
2. Excuses . . . . .	5	6. Activité de la C.E.C.A. . . . .	6
3. Renvoi pour avis à une commission . . . . .	5	7. Ordre du jour de la prochaine séance . . . . .	13
4. Dépôt de documents . . . . .	5		

### Séance du mardi 8 mai 1962

1. Adoption du procès-verbal . . . . .	15	4. Politique commune des transports . . . . .	16
2. Dépôt de documents . . . . .	15	Résolution sur la politique commune des transports dans le cadre de la C.E.E. . . . .	48
3. Ordre des travaux . . . . .	15	5. Ordre du jour de la prochaine séance . . . . .	49

### Séance du mercredi 9 mai 1962

1. Adoption du procès-verbal . . . . .	51	5. Union politique européenne . . . . .	52
2. Hommage à M. le président Robert Schuman . . . . .	51	Résolution sur les négociations en vue de la création d'une union politique européenne . . . . .	71
3. Nomination de membres de commissions . . . . .	51	Résolution sur les négociations concernant l'adhésion de la Grande-Bretagne aux Communautés . . . . .	72
4. Dépôt de documents . . . . .	52	6. Ordre du jour de la prochaine séance . . . . .	74

### Séance du jeudi 10 mai 1962

1. Adoption du procès-verbal . . . . .	75	4. Coordination des politiques budgétaires et financières . . . . .	80
2. Directoire de l'industrie charbonnière belge . . . . .	75	5. Coordination des politiques monétaires . . . . .	89
3. Coordination des politiques énergétiques . . . . .	79	6. Ordre du jour de la prochaine séance . . . . .	97

### Séance du vendredi 11 mai 1962

1. Adoption du procès-verbal . . . . .	99	4. Médecine du travail dans les entreprises . . . . .	104
2. Mission d'études et d'information en Grèce . . . . .	99	Résolution portant avis du Parlement européen sur le projet de recommandation de la C.E.E. aux gouvernements des Etats membres relative à la médecine du travail dans les entreprises . . . . .	111
3. Liste européenne des maladies professionnelles . . . . .	99	5. Calendrier des prochains travaux . . . . .	113
Résolution portant avis du Parlement européen sur le projet de recommandation de la Commission de la C.E.E. aux gouvernements des Etats membres concernant l'adoption d'une liste européenne des maladies professionnelles . . . . .	103	6. Adoption du procès-verbal . . . . .	113
		7. Interruption de la session . . . . .	113



# SÉANCE DU LUNDI 7 MAI 1962

## Sommaire

1. Reprise de la session . . . . .	5
2. Excuses . . . . .	5
3. Renvoi pour avis à une commission . . . . .	5
4. Dépôt de documents . . . . .	5
5. Modification de l'ordre du jour . . . . .	6
6. Activité de la Communauté européenne du charbon et de l'acier : MM. Malvestri, président de la Haute Autorité ; le Président . . . . .	6
7. Ordre du jour de la prochaine séance . . . . .	13

## 4. Dépôt de documents

**M. le Président.** — J'ai reçu le 3 avril une lettre du Conseil de la C.E.E. pour laquelle l'avis du Parlement européen est demandé à titre facultatif sur les propositions de la Commission relatives à la libre circulation des travailleurs frontaliers et des travailleurs saisonniers à l'intérieur de la Communauté.

Ce document a été imprimé sous le n° 14, distribué et renvoyé à la commission sociale.

J'ai reçu le 12 avril de la Commission de l'Euratom le cinquième rapport général sur l'activité de cette Communauté.

Le rapport général et la lettre l'accompagnant ont été imprimés sous le n° 15 et distribués (annexes I et II).

Le rapport sera examiné conformément à la procédure prévue par la résolution du 22 février 1962.

J'ai reçu de la Haute Autorité de la C.E.C.A. les documents suivants, annexés au dixième rapport général sur l'activité de cette Communauté :

— rapport du commissaire aux comptes relatifs à l'exercice financier 1960-1961 de la C.E.C.A. et à l'exercice 1960 des institutions communes ;

— rapport général relatif aux dépenses administratives de la Communauté pendant l'exercice 1960-1961 ;

— état prévisionnel des dépenses administratives de la Communauté pour l'exercice 1962-1963.

Ces documents ont été imprimés sous le n° 1 (annexes III - IV et V) et renvoyés à la commission des budgets et de l'administration.

Enfin, j'ai reçu les rapports suivants :

— de M. Fischbach, au nom de la commission juridique, un rapport sur les modifications à apporter au règlement du Parlement européen tendant à une rationalisation de ses travaux (doc. 13) ;

— de M. Mariotte, au nom de la commission de la protection sanitaire, un rapport portant avis du Parlement européen sur le projet de recommandation de la Commission de la C.E.E. aux gouvernements des Etats membres relative à la médecine du travail dans les entreprises (doc. 125/1961-1962) - (doc. 16) ;

— de M. van Campen, au nom de la commission économique et financière, un rapport sur la coordi-

## PRÉSIDENCE DE M. GAETANO MARTINO

(La séance est ouverte à 17 heures.)

**M. le Président.** — La séance est ouverte.

### 1. Reprise de la session

**M. le Président.** — Je déclare reprise la session du Parlement européen qui avait été interrompue le 30 mars 1962.

### 2. Excuses

**M. le Président.** — MM. Bech, Biesheuvel et Bohy s'excusent de ne pas pouvoir prendre part aux séances de la présente partie de la session.

### 3. Renvoi pour avis à une commission

**M. le Président.** — Durant l'interruption de la session j'ai renvoyé pour avis à la commission du commerce extérieur les propositions de la Commission de la C.E.E. relatives à une politique commune dans le secteur des matières grasses.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il est ainsi décidé.

**Président**

nation des politiques monétaires dans le cadre de la C.E.E. (doc. 17) ;

— de M. Müller-Hermann, au nom de la commission des transports, un rapport relatif au Mémoire de la Commission de la Communauté économique européenne (doc. 105/1961-1962) sur l'orientation à donner à la politique commune des transports (doc. 18) ;

— de M. Bousch, au nom de la commission économique et financière, un rapport sur la coordination des politiques budgétaires et financières (doc. 19) ;

— de M. Troclet, au nom de la commission de la protection sanitaire, un rapport portant avis du Parlement européen sur le projet de recommandation de la Commission de la C.E.E. aux gouvernements des Etats membres concernant l'adoption d'une liste européenne des maladies professionnelles (doc. 126/1961-1962) - (doc. 20).

Ces rapports ont été ou seront imprimés et distribués.

**5. Modification de l'ordre du jour**

**M. le Président.** — Après la suspension de la session, différentes demandes ont été déposées proposant de modifier l'ordre du jour fixé par l'Assemblée au cours de sa séance du 30 mars dernier.

Afin de permettre au comité des présidents d'examiner ces demandes, je propose au Parlement d'entendre le rapport de M. Malvestiti au cours de la présente séance à la place de la discussion du rapport de M. Fischbach sur le Règlement.

Il n'y a pas d'objection ?...

Il en est ainsi décidé.

Le comité des présidents, qui doit se réunir demain mardi à 11 heures, présentera des propositions pour l'ordre des travaux pour des prochaines séances.

**6. Activité de la C.E.C.A.**

**M. le Président.** — L'ordre du jour appelle la présentation du dixième rapport général par le président de la Haute Autorité.

La parole est à M. Malvestiti.

**M. Malvestiti, Président de la Haute Autorité.** — (1) Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, c'est après-demain le douzième anniversaire de la déclaration de Robert Schuman.

Vous vous souvenez de l'énergie avec laquelle la diplomatie française, soutenue par la diplomatie des cinq autres pays, s'employa, en mai-juin 1950, à décider le gouvernement du Royaume-Uni à accepter les principes de la déclaration du 9 mai et à prendre part

aux négociations pour le plan Schuman. Vous vous rappelez encore que l'entrée de la Grande-Bretagne dans le marché commun du charbon et de l'acier fut la plus grande aspiration de mes prédécesseurs, à commencer par Jean Monnet, qui se consacra à cette entreprise avec une ardeur particulière, réussissant à conclure avec les Britanniques un accord d'association qui, bien que modeste dans ses objectifs et ses moyens, se révéla un instrument utile pour contribuer à maintenir des relations continues et cordiales entre la Grande-Bretagne et la C.E.C.A.

Il est certain que l'entrée de la Grande-Bretagne dans nos Communautés est toujours restée un objectif très important aux yeux des artisans de l'unité européenne dans nos six pays. Or, conformément à l'engagement pris l'automne dernier — lors du début des négociations avec la C.E.E. — le gouvernement du Royaume-Uni demandait, le 2 mars dernier, au président du Conseil spécial de ministres, l'adhésion de la Grande-Bretagne à la Communauté européenne du charbon et de l'acier.

Je désire exprimer la grande satisfaction de la Haute Autorité à ce sujet, sans dissimuler que cet élargissement pose un certain nombre de problèmes concrets qu'il faudra résoudre par les négociations.

Le 16 mars, le Royaume de Danemark a, lui aussi, demandé à se joindre à la C.E.C.A. Avec l'adhésion du Danemark, la Communauté compterait parmi ses membres un pays presque exclusivement consommateur de charbon et d'acier. Il est presque inutile de rappeler que le traité, en encourageant la distribution la plus rationnelle de la production et la formation des prix les plus bas, stimule d'une part une production saine, mais protège d'autre part les intérêts des consommateurs.

Nous espérons que les négociations pourront commencer bientôt et qu'elles auront une heureuse issue.

Dans ses rapports avec les autres pays européens, la Communauté est ainsi arrivée à un tournant de la plus grande importance.

Mais, comme vous le savez, une transformation profonde du marché de la Communauté est également en cours depuis quelques années, et ceci non seulement dans le secteur de l'énergie.

Depuis quelques années, le marché de l'acier, lui aussi, est en voie de transformation. Nous assistons au développement rapide de la sidérurgie côtière : sur le littoral de la Méditerranée et de la mer du Nord surgissent des hauts fourneaux, des aciéries, des laminiers ultramodernes. Les aciéries côtières de la Communauté ont produit en 1961 près de 5 millions de tonnes d'acier et l'on prévoit une production approchant 8 millions de tonnes en 1965.

Cela signifie que l'économie sidérurgique de la Communauté est en train de se chercher une nouvelle orientation. Le calcul de la rentabilité maximale, qui,

**Malvestiti**

il y a quelques années encore, exigeait en Europe l'implantation du haut fourneau sur la mine de charbon ou sur la mine de fer, s'est modifié.

La mer rapproche toujours davantage l'Europe des autres continents ; et c'est là un fait dont il faudra dûment tenir compte dans les perspectives de l'économie non seulement énergétique, mais également sidérurgique de la Communauté. Dans nos ports, il arrive aujourd'hui non seulement des charbons à prix particulièrement intéressants, mais encore des quantités accrues de pétrole et de minerai de fer. De 1954 à 1961, la Communauté a triplé ses importations de minerai de fer des pays tiers, cependant que la production d'acier augmentait de 57 % au cours de la même période.

Des changements tout aussi significatifs dans l'économie sidérurgique des dernières années sont à attribuer aux techniques de production. Tout récemment, de nouvelles méthodes de production de l'acier se sont rapidement diffusées, en s'ajoutant aux processus classiques Thomas et Martin. Mais le progrès technique est encore plus frappant dans les laminoirs : les laminoirs modernes atteignent des capacités de production très élevées — jusqu'à 2 millions de tonnes par an — et exigent par conséquent, pour être utilisés à plein, un élargissement sensible de l'unité de production.

L'évolution actuelle de la structure de l'économie sidérurgique est décrite dans tous ses détails par le document sur les objectifs généraux acier que la Haute Autorité a publié récemment.

Les objectifs généraux constituent, comme chacun sait, l'un des instruments de politique économique les plus originaux prévus par le traité de Paris. Ils entendent orienter les entreprises dans leurs plans de développement et ils forment ensemble le cadre dans lequel la Haute Autorité formule ses avis sur les projets d'investissements des entreprises.

Les études ont conduit à la conclusion que, pour couvrir les besoins probables, il faudra produire en 1965 de 89 à 94 millions de tonnes d'acier brut. Compte tenu des investissements actuellement prévus par les producteurs, on calcule qu'en 1965 il sera possible de produire 99 millions de tonnes d'acier. Si les projets d'investissements se concrétisent, on devrait constater en 1965 un équilibre satisfaisant entre les possibilités de production d'acier brut et les débouchés probables.

Plus complexe apparaît en revanche la comparaison entre les possibilités de production et les débouchés probables des produits laminés. Dans le secteur des produits plats, on prévoit en effet des capacités de production excédentaires pour les trains à larges bandes. Pour les autres laminoirs, les possibilités de production prévues pour 1965 par les industriels s'avèrent en équilibre satisfaisant avec les débouchés probables.

Le développement de la sidérurgie dans les années écoulées n'a pas été sans influencer sur l'emploi. En 1960,

l'industrie sidérurgique de la Communauté a employé en moyenne 564.000 personnes, soit une augmentation de plus de 70.000 unités par rapport à la moyenne de 1955.

Pour l'avenir, si la durée du travail est réduite par rapport à la situation actuelle, les effectifs devraient, dans l'hypothèse d'un développement économique moyen, augmenter de 22.000 unités pour une réduction de 10 %.

La Haute Autorité suit toujours avec une grande attention cet aspect du problème de la main-d'œuvre.

Plus important que le problème de la quantité de main-d'œuvre apparaît désormais celui de la qualité de cette main-d'œuvre. Les nouveaux instruments de production exigent du personnel toujours mieux préparé ; ce qui veut dire que le recrutement de main-d'œuvre adéquate sera plus difficile à l'avenir si l'on ne prend pas à temps des mesures appropriées en matière de formation professionnelle. Actuellement, on signale déjà dans certaines régions des difficultés de recrutement et il n'est pas rare de voir des entreprises faire appel, plus encore que dans le passé, à la main-d'œuvre d'autres régions et même d'autres pays.

Le développement de la sidérurgie au cours des prochaines années entraînera probablement une migration interne de main-d'œuvre que nous devons suivre avec attention. Dans la mesure où il sera nécessaire de stabiliser la main-d'œuvre sur le lieu de travail se posera le délicat problème de l'adaptation et de l'intégration des travailleurs et de leur famille dans leur nouveau milieu.

C'est dans le cadre général de l'économie sidérurgique dont j'ai tracé les grandes lignes que nous pouvons insérer brièvement le compte rendu de l'année 1961.

1961 a été une année moyenne pour la sidérurgie de la Communauté. La production d'acier brut a été de 73,3 millions de tonnes, c'est-à-dire un demi-million de tonnes de plus qu'en 1960.

Par rapport à 1960, les exportations sur le marché mondial ont légèrement fléchi : sur le marché mondial, la concurrence est devenue plus aiguë. A l'intérieur du marché commun, les échanges d'acier entre les six pays ont légèrement augmenté. Le pourcentage des commandes passées d'un pays de la Communauté à l'autre, par rapport au total des livraisons provenant du marché commun, a été de 20 % en 1961 : nous sommes désormais bien loin des 10 à 12 % autour desquels oscillait le taux d'interprétation des marchés de nos six pays entre 1950 et 1952.

D'autre part, les avantages offerts par le marché commun se traduisent non seulement par les quantités d'acier échangées, mais encore et surtout par la tendance des prix à se rapprocher. En 1961, la concurrence sur le marché commun s'est faite plus sévère et l'éventail des prix — effectivement pratiqués — des différents produits laminés s'est sensiblement réduit.

**Malvestiti**

Les entreprises italiennes notamment ont achevé, peut-on dire, le processus de réduction de l'écart très important qui, au début du marché commun, existait entre les prix italiens de l'acier et ceux des autres pays.

La faible augmentation de la production d'acier en 1961 et la nouvelle contraction de la consommation unitaire de coke dans les hauts fourneaux, contraction qui a été de 3 % chaque année depuis 1958, ont eu des répercussions sur la consommation totale de coke de four dans la Communauté.

La consommation de charbon a également diminué dans les usines à gaz, les chemins de fer, les industries diverses.

Par contre, elle a augmenté légèrement dans le secteur domestique et considérablement dans les centrales thermiques. Les centrales thermiques restent à l'heure actuelle le seul secteur où la consommation de charbon soit en expansion.

Au total, la consommation globale de charbon en 1961 a encore baissé par rapport à l'année précédente : 230 millions de tonnes contre 234 en 1960.

D'autre part, les stocks à la production dans l'ensemble de la Communauté ont baissé de près de 3 millions de tonnes. Toutefois, à la fin de l'année ils atteindront encore 25 millions de tonnes de charbon et près de 6,5 millions de tonnes de coke.

Les importations des pays tiers ont augmenté de près d'un million de tonnes, atteignant presque 19 millions de tonnes. Les Etats-Unis continuent à être le principal exportateur de charbon dans la zone de la Communauté, avec près de 12 millions de tonnes, dont 4,4 millions livrés à la République fédérale et 4,4 millions à l'Italie.

L'industrie charbonnière de la Communauté a persévéré dans ses efforts d'adaptation à la nouvelle situation du marché, aidée en cela par les mesures prises par les gouvernements et la Haute Autorité ainsi que par l'action des travailleurs, qui ont encore amélioré leur rendement.

La nature des mesures de la Haute Autorité ne diffère pas de celle des années précédentes :

— application pour 1961 et 1962, en faveur de la Belgique, de l'article 37 qui comporte la séparation partielle et temporaire du marché belge du marché commun, à laquelle est lié un programme d'accélération de l'assainissement de l'industrie charbonnière belge ;

— autorisation accordée au gouvernement belge de consentir des subventions dégressives aux entreprises charbonnières qui doivent supporter des frais additionnels d'exploitation en raison des conditions naturelles des gisements ;

— allocation spéciale pour 1961 aux travailleurs des mines belges contraintes au chômage ;

— recommandation au gouvernement fédéral de maintenir encore pour 1961 et 1962 la protection douanière, avec un contingent libre de droits de douane.

Le programme d'assainissement des mines belges, établi à l'occasion de la première application de l'article 37, a été jusqu'ici mis à exécution au rythme prévu. Il reste encore à fermer en 1962-63 des sièges d'extraction représentant une capacité de 2,5 millions de tonnes.

Entre-temps, une loi du 16 novembre 1961 créait en Belgique un directoire de l'industrie charbonnière, doté de pouvoirs de décision et de contrôle sur les entreprises, en vue de réaliser l'assainissement nécessaire.

Les pouvoirs conférés par la loi au directoire portent en outre sur la fixation des prix et des conditions de vente, la détermination des programmes de production quantitatifs et qualitatifs pour l'ensemble de l'industrie charbonnière, la répartition de la production et des ventes entre les entreprises, la coordination des programmes d'investissement.

Il est vrai que la loi du 16 novembre 1961 prévoit expressément que le directoire s'acquittera de sa mission dans la mesure compatible avec l'application du traité instituant la Communauté européenne du charbon et de l'acier ; mais l'interprétation que le gouvernement belge a donnée de cette clause s'oppose à celle de la Haute Autorité.

Aussi la Haute Autorité, après avoir essayé de se mettre d'accord avec le gouvernement belge à l'amiable sur la délimitation des compétences de la Haute Autorité d'une part, et des organes nationaux belges de l'autre, telle qu'elle résulte du traité, s'est vue, à regret, obligée de constater qu'il existe ici un différend de fond ; elle a dû engager il y a quelques jours les procédures prévues par le traité pour pareil cas. Par ailleurs, bien entendu, la Haute Autorité continue à contribuer par tous les moyens compatibles avec le traité à la solution des problèmes charbonniers belges.

D'une manière générale, il y a lieu de remarquer que la situation de l'industrie charbonnière belge s'est améliorée en 1961, au point de n'avoir connu que 10 jours de chômage contre 33 en 1960.

Le chômage a du reste sensiblement diminué également en France et en Allemagne : il a presque totalement disparu depuis l'automne de l'année dernière.

La diminution du nombre de travailleurs occupés dans les mines s'est toutefois poursuivie en 1961, mais à un rythme plus lent qu'en 1960. En 1961, les effectifs des mines de charbon ont baissé de 50.000 unités environ. Toutefois, après une période de ralentissement, et même de suspension, dans certains pays comme la Belgique, des nouveaux embauchages, quelques entreprises sont maintenant dans l'obligation de recruter du personnel supplémentaire.

**Malvestiti**

La pénurie de mineurs de fond se fait particulièrement sentir ; on doit avoir davantage recours à la main-d'œuvre des pays tiers.

Le Parlement européen sait que la Haute Autorité s'efforce d'apporter une contribution à la solution du problème social des régions touchées par la crise charbonnière, non seulement par des opérations de réadaptation, mais encore par une politique de reconversion industrielle. Sur le plan technique, cette politique est axée sur des opérations de crédit accordées à des entreprises qui, en créant des activités nouvelles dans ces régions, s'engagent à embaucher des mineurs licenciés par les mines.

Le Conseil de ministres a déjà donné un avis conforme pour la réalisation des premières opérations de reconversion en Belgique et en France.

Le traité de Paris ne prévoit pas, on le sait, de dispositions expresses pour une politique régionale. Mais l'attention de la Haute Autorité — qui agit en étroite collaboration avec les instances de la C.E.E. — est attirée toujours davantage sur les problèmes qui peuvent trouver une solution dans le cadre de la région.

Certes, la principale responsabilité en ces matières incombe toujours aux gouvernements ; mais si nous voulons une véritable intégration économique européenne, nous ne pouvons rester inactifs en face des problèmes nouveaux ; le marché commun ne doit pas en effet perdre son caractère d'élément dynamique de la nouvelle économie européenne.

Le recul du charbon devant les produits pétroliers a continué en 1961. La part du charbon dans la couverture des besoins énergétiques globaux de la Communauté est tombée de 53 % en 1960 à 50 % en 1961 ; par contre, le pourcentage des produits pétroliers est passé de 28 à 31 %. Le processus de substitution est flagrant et il se poursuit maintenant depuis plusieurs années au même rythme : le charbon perd de l'importance dans les besoins énergétiques totaux à raison de 2 à 3 % par an ; les produits pétroliers progressent d'autant. Si cette tendance devait persister, en 1965 le charbon et le pétrole — faisons pour le moment abstraction de l'entrée du Royaume-Uni dans le Marché commun — couvriraient chacun 40 % du total des besoins énergétiques de la Communauté : au delà de 1965, les produits pétroliers deviendraient la principale source d'énergie pour l'ensemble de l'économie des Six pour en arriver, aux environs de 1970, à couvrir la moitié des besoins. Dans la décennie en cours, il se produira donc une transformation radicale de la structure de notre économie énergétique.

La manière dont se déroulera ce processus sera étudiée à fond dans le document sur les objectifs généraux charbon et énergie qu'étudie actuellement la Haute Autorité et qui sera publié dans le courant de l'année.

Mais tout autant que des prévisions aussi exactes que possible nous préoccupent les mesures à prendre

pour organiser l'adaptation du charbon à la nouvelle situation et faciliter le passage de la situation d'hier à celle de demain sans bouleversement sociaux ni économiques.

Le Parlement européen connaît déjà la série de documents préparés à cette fin par l'interexécutif de l'énergie et présentés par la Haute Autorité au Conseil de ministres de la C.E.C.A. :

— la note intérimaire du 19 mars 1960 qui formulait les grandes lignes d'une politique coordonnée de l'énergie à long terme ;

— la note du 10 janvier 1961 qui contenait des propositions de premières mesures d'urgence.

A ces documents est venue s'ajouter une nouvelle note, présentée au Conseil le 26 octobre 1961, qui contient des propositions de premières mesures en vue de la coordination des importations de charbon des pays tiers.

Ces propositions, qui constituent le minimum nécessaire pour la réalisation d'une politique commerciale commune, sont encore à l'étude auprès des gouvernements.

Nous devons reconnaître qu'en matière de coordination des politiques énergétiques on a jusqu'ici marqué le pas.

Cette constatation en entraîne aussitôt une autre : le problème est si vaste que pour le résoudre, il paraît opportun de le replacer dans un ensemble de procédures plus large que celui existant jusqu'ici. Après avoir constaté qu'il n'existe plus un marché du charbon séparé d'un marché des produits pétroliers, et que le processus de substitution des produits pétroliers au charbon a abouti à superposer et à confondre une large zone des deux marchés, nous devrions en conclure que ce marché de l'énergie doit devenir un véritable marché commun, c'est-à-dire un marché ordonné et cohérent avec des règles communes et, le cas échéant, une gestion unique.

Nous nous trouvons en face de deux traités conçus — traité règles — et le traité de Rome — d'une manière un peu différente : le traité de Paris — traité cadre — et qui diffèrent sur quelques points, à savoir en matière de clauses de sauvegarde, de prix et de conditions de vente, d'aides et de subventions, de coordination des investissements, de politique commerciale. En outre, nous ne pouvons pas oublier que le marché des produits pétroliers se trouve encore, selon le traité de Rome, dans une période transitoire, alors que celui du charbon ne l'est plus.

Lorsque les membres du Conseil spécial de ministres de la C.E.C.A., constatant que les procédures suivies jusqu'ici pour arriver à une coordination des politiques énergétiques n'avaient pas abouti à des résultats substantiels, exprimaient le désir de tenir une réunion spéciale pour essayer de surmonter les difficultés, la Haute

**Malvestiti**

Autorité a estimé indiqué de présenter une nouvelle approche du problème, inspirée des considérations que je viens d'indiquer. C'est ainsi que, dans une discussion très franche et approfondie, le 5 avril à Rome, elle a suggéré de changer de méthode, en commençant par définir des objectifs d'un marché commun de l'énergie à plus long terme et en axant sur les différentes étapes prévues au traité de Rome les différentes phases de réalisation de ces objectifs. Suite à ces discussions, l'interexécutif de l'énergie a été invité à présenter des propositions concrètes dans un délai de deux mois.

L'élaboration de ces propositions est en cours et je ne peux donc pas vous donner à l'heure actuelle des précisions à ce sujet. Qu'il me soit cependant permis de dire que nous croyons constater des signes d'un rapprochement psychologique et d'une convergence de positions jusqu'ici opposées.

Sur la base de ce rapprochement, il s'agira d'arriver à des conclusions concrètes et à un calendrier de travail précis dans les mois qui suivent.

Dans ce cadre, il faudra notamment examiner comment compléter les dispositions du traité pour tenir compte de la nouvelle situation du marché. Comme le Parlement se le rappellera, la procédure de « petite révision » a déjà permis, en 1960, de compléter les dispositions du traité en matière sociale. La même procédure au sujet de l'article 65 n'a pas en revanche abouti à des résultats, par suite d'un obstacle de caractère juridique.

Mon exposé sur l'activité de la Haute Autorité serait incomplet si je ne parlais pas également de notre action en matière de transports et de finances.

La transparence du marché est l'un des objectifs fondamentaux du traité et l'une des préoccupations majeures de la Haute Autorité. Nul n'ignore l'importance que peut avoir à cet effet la connaissance des conditions de transport.

Les tarifs publiés par les chemins de fer ont, dès le début du marché commun, constitué la base de référence pour une grande partie des courants de trafic dans la Communauté.

Mais le traité exige que soient publiés ou portés à la connaissance de la Haute Autorité les tarifs appliqués dans tous les modes de transport, donc également les tarifs routiers et fluviaux.

Le Parlement se souvient qu'une première décision de la Haute Autorité, qui concernait les transports routiers, fut annulée par la Cour.

Après révision de toute la question, la Haute Autorité adressa aux gouvernements, le 1<sup>er</sup> mars 1961, une recommandation qui, se conformant aux principes exprimés dans l'arrêt de la Cour, ne se limite pas comme la décision annulée à un seul mode de transport, mais s'étend à tous et permet de tenir compte des particularités de chacun.

Les gouvernements ont communiqué à la Haute Autorité les mesures qu'ils entendent prendre pour mettre la recommandation à exécution et la Haute Autorité a fait connaître à chaque gouvernement ses observations sur les mesures proposées. Certaines mesures sont déjà entrées en vigueur dans quelques pays.

Deux gouvernements — l'Italie et les Pays-Bas — ont déposé un recours auprès de la Cour pour obtenir l'annulation de la recommandation : l'instance se poursuit.

Le Parlement connaît la responsabilité de la Haute Autorité en matière financière et les principes qui inspirent son action. S'en tenant à ces principes, la Haute Autorité a conclu l'année dernière et pendant les premiers mois de cette année des emprunts sur les marchés européens, auprès de pays membres et de pays tiers, pour 29,2 millions d'unités de compte. Sur ce total, 18,5 millions ont été destinés au financement d'investissements dans les industries du charbon et de l'acier, 6,7 millions aux projets de reconversion, 2,5 millions au financement de la construction de maisons ouvrières ; la reste est maintenu en réserve.

Dans le proche avenir, la Haute Autorité compte d'ailleurs contracter de nouveaux emprunts.

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, cette année marque le dixième anniversaire de l'entrée en vigueur du traité de la C.E.C.A., le 23 juillet, et l'installation de la Haute Autorité, le 10 août. Il ne me semble donc pas inutile de conclure mon rapport par un bilan sommaire de ces dix premières années d'intégration européenne.

La nouvelle Communauté se présenta au monde animée d'un grand enthousiasme. Le marché commun du charbon et de l'acier n'était pas encore créé que déjà l'Assemblée, qui voyait loin, se préoccupait d'élaborer un statut politique européen. Ces efforts généreux, bien que restés sans résultat, ont toutefois témoigné de la vitalité de cette Assemblée d'un type nouveau et l'ont marquée du sceau de la maturité politique.

Les efforts de l'Assemblée tendaient en réalité à forcer les temps qui bientôt se révélèrent très durs pour les grandes solutions politiques ; la preuve en fut le sort subi l'année suivante par le traité de la C.E.D.

Heureusement, cet échec fut immédiatement suivi d'une revanche. Une année ne s'était pas écoulée depuis l'échec de la C.E.D. que l'on parlait déjà d'une relance européenne fondée sur un marché commun général et une communauté de l'énergie atomique.

Et l'on ne saurait dire que l'expérience de la C.E.C.A. n'a eu que peu d'importance pour les nouvelles communautés. Bien au contraire. Celles-ci reprennent en effet le même système institutionnel. Mais elles reflètent en même temps le climat politique différent dans lequel elles ont été créées. Les



**Malvestiti**

compétences de l'Assemblée se sont trouvées étendues par la procédure de la consultation obligatoire, et de ce fait l'Assemblée peut exercer une influence plus directe sur la politique des organes exécutifs des traités de Rome. Toutefois, il faut également reconnaître que les suggestions de l'Assemblée ont été dès le début de la plus grande importance pour la Haute Autorité.

D'autre part, les traités de Rome n'ont pas confié à l'Assemblée cet embryon de pouvoir législatif que lui reconnaissait le traité de Paris dans les cas dits de « petite révision ».

Après l'échec de la C.E.D., en effet, l'intégration européenne s'effectue sous un contrôle plus strict des gouvernements.

C'est ce que montrent tant d'autres aspects, notamment la procédure de nomination des membres des commissions, dans laquelle a été abandonné le principe de la cooptation.

Mais, si les gouvernements ont voulu, après 1954, exercer un contrôle plus direct sur les instruments de l'unification européenne, cela ne veut pas dire qu'ils se soient ensuite montrés moins compréhensifs aux nécessités de l'intégration économique. La preuve en est l'énergie extraordinaire avec laquelle le Conseil de ministres de la C.E.E. a récemment cherché un accord sur le problème agricole.

Le commentaire le plus pertinent de ces séances mémorables me semble encore celui formulé par l'un des protagonistes les plus éminents, précisément en des moments où le pessimisme semblait justifié : « Nous sommes condamnés à réussir ». Cette phrase reflète un état d'âme assez répandu dans nos milieux gouvernementaux, et c'est pour nous un motif de réconfort et d'espoir.

Mais si le climat politique dans lequel l'intégration européenne se réalise a évolué, ou mieux encore, si les conceptions sur les méthodes d'approche du problème ont changé, les structures du monde économique auxquelles doivent s'appliquer les dispositions du traité de Paris ont changé elles aussi, et cela certainement à un rythme plus rapide qu'on ne le prévoyait.

La déclaration de Robert Schuman survint à un moment où l'Europe se débattait encore dans les problèmes de la reconstruction, partagée entre la menace d'un excédent d'acier, d'une part — les honorables parlementaires se souviendront du cri d'alarme lancé par l'E.C.E. vers 1950 — et la pénurie de charbon, d'autre part. Le charbon intérieur ne suffisait pas pour couvrir les besoins, le charbon d'importation, surtout américain, s'avérait nécessaire. Mais, à ce moment-là, le prix du charbon américain était — pour le consommateur européen — bien plus cher que celui du charbon de production intérieure ; les dettes en dollars grevaient notre balance des paiements et le dollar était rare.

Depuis l'ouverture du marché commun, la sidérurgie a connu — dans le cadre d'une expansion économique soutenue — une expansion sans précédent, passant d'une production de moins de 40 millions de tonnes d'acier en 1953 à plus de 73 millions en 1961.

Dans le même temps les échanges avec les pays membres ont notablement augmenté grâce à la suppression des barrières douanières, à la meilleure transparence du marché assurée par les nouvelles règles de concurrence, et à l'introduction de tarifs directs internationaux dans les transports par fer.

La C.E.C.A. est le seul espace économique de l'Occident qui ait pu, pendant ces années, améliorer, encore que légèrement, sa position parmi les grands producteurs du globe, avec une production qui, l'année dernière encore, dépassait de 20 % la production mondiale d'acier. La part de production des Etats-Unis et du Royaume-Uni dans le total mondial a fléchi ; en regard, la Chine communiste, le Japon, l'Union soviétique ont amélioré leurs positions.

Le succès de la C.E.C.A. apparaît d'autant plus remarquable si l'on considère qu'elle a dû surmonter de très graves difficultés d'approvisionnement en ferraille. En ce qui concerne le problème des matières premières ferreuses, la Haute Autorité s'est lancée dans une politique à long terme qui commence à porter ses fruits : c'est en effet dans la ligne que la Haute Autorité s'est tracée pour les avis en matière d'investissement que s'est réalisée l'amélioration, désormais consolidée, du rapport fonte-acier, qui entraîne, comme chacun le voit, une détente sur le marché instable et spéculatif qu'a toujours été le marché de la ferraille.

Tandis que la production enregistrait d'année en année de nouveaux records, la structure du marché évoluait, ainsi que je l'ai exposé au début de mon discours, sous une double impulsion : — la tendance à la révision du calcul de la rentabilité maximale ainsi qu'en témoigne le phénomène de la sidérurgie côtière ; — le progrès technique, qui aboutit à étendre les dimensions optimales de l'entreprise.

Cela n'est pas sans incidence sur la structure du marché. Ceux qui sont appelés à appliquer le traité doivent tenir compte de cette réalité nouvelle : en d'autres termes, ils doivent ne pas perdre de vue ce qui se passe sur le marché intérieur, sans toutefois négliger le marché mondial, où nos entreprises se trouvent en compétition avec des entreprises de pays tiers de dimensions supérieures.

Si l'industrie sidérurgique a connu une expansion encore jamais égalée, le charbon a été contraint, à partir de 1958, de s'adapter à la nouvelle structure des besoins d'énergie. Jusqu'à 1957 le charbon avait été rare en Europe et les efforts de la Haute Autorité visèrent donc à assurer à tous les consommateurs de la Communauté un approvisionnement régulier en

**Malvestiti**

charbon à des prix raisonnables. L'une des missions de la Haute Autorité est en effet d'assurer — dans l'intérêt commun — à tous les utilisateurs placés dans des conditions comparables un égal accès aux sources de production.

La production de charbon de la Haute Autorité est tombée de 239 millions de tonnes en 1952 à 230 millions en 1961 et devra encore diminuer. Mais il est vrai qu'elle a également baissé pendant cette même période aux Etats-Unis et au Royaume-Uni, cependant qu'elle augmente en Chine communiste et en Union soviétique.

Ce Parlement connaît trop bien les causes — concurrence du charbon américain et des produits pétroliers — qui ont provoqué la crise du charbon pour que j'aie encore besoin de m'étendre sur ce sujet.

La première réaction de la Haute Autorité à la crise fut de recourir aux articles d'exception, notamment l'article 95, pour permettre le financement des stocks de charbon ayant atteint des niveaux intolérables et accorder des aides spéciales aux mineurs contraints au chômage partiel. Pour une solution d'ensemble, la Haute Autorité proposa d'avoir recours à l'un des articles les plus sévères du traité, l'article 58, qui prévoit un régime de quotas de production. On sait que cette proposition n'a pas reçu l'avis conforme du Conseil.

Mais la crise revêtait en Belgique un aspect inquiétant : le gouvernement belge demanda et obtint l'application de l'article 37 — qui entraîne, comme vous le savez, la séparation partielle et temporaire du marché belge du marché commun — et s'engagea en même temps à mettre en œuvre d'ici 1963 un plan de fermetures de sièges d'extraction représentant 9,5 millions de tonnes de charbon.

Entre-temps, des mesures d'adaptation à la nouvelle situation dans le domaine de la production furent prises en France et en République fédérale. Dans ce dernier pays, les entreprises ont rapidement senti le besoin de mener cette œuvre à terme en liant des accords d'adaptation à des accords de vente en commun. La Haute Autorité et le Conseil ont jugé cette prétention fondée et ont entamé la procédure de petite révision de l'article 65, qui n'a toutefois pas donné les résultats escomptés.

La crise du charbon européen a accentué le problème de la coordination de l'approvisionnement en énergie de nos pays, problème qui s'était déjà posé brutalement au moment de la crise de Suez et qui fut à l'origine du protocole sur la coordination des politiques énergétiques du 8 octobre 1957. Les besoins énergétiques dans les six pays ont considérablement augmenté au cours des dernières années: ils sont passés de 385 millions de tonnes d'équivalent charbon en 1955 à plus d'un demi-milliard de tonnes dans l'année en cours.

L'énergie présente une telle importance que, ainsi que le reconnaît expressément le préambule du pro-

tole, les Six se trouveraient dans l'obligation de coordonner leurs politiques dans ce secteur, même en l'absence d'un marché commun. L'entente devra donc être d'autant plus étroite que ce marché commun existe et fonctionne.

La crise du charbon a mis au banc d'essai les dispositions sociales du traité. La réadaptation a été une innovation hardie du traité de Paris dans les instruments de politique sociale, innovation destinée à éviter que le progrès de l'organisation du marché ou de la technique ne s'accomplisse aux dépens des travailleurs. Depuis la petite révision de 1960, l'article 56 prévoit expressément des interventions de la Haute Autorité en cas de chômage non seulement technologique, mais structurel, alors qu'il est toujours possible d'intervenir dans le cadre de l'article 95 en cas de chômage conjoncturel. Depuis le début du marché commun, la Haute Autorité a ouvert un crédit de plus de 46 millions d'unités de compte pour les aides à la réadaptation structurelle dont 130.000 travailleurs ont bénéficié. Pour parer au chômage conjoncturel, la Haute Autorité a ouvert des crédits de près de 7 millions d'unités de compte.

Dans les régions les plus touchées par la crise charbonnière, la Haute Autorité est intervenue encore en finançant des opérations de reconversion industrielle.

Dans tous les bassins sidérurgiques et charbonniers de la Communauté, la Haute Autorité a en outre contribué à la construction de plus de 56.000 logements, en accordant des crédits de plus de 55 millions d'unités de compte.

La Haute Autorité s'est de plus préoccupée tout particulièrement de la santé des travailleurs, subventionnant de très nombreuses recherches de médecine du travail et ouvrant à cette fin des crédits de plus de 8 millions d'unités de compte.

Sur le plan international, l'activité sociale de la Haute Autorité a été surtout par l'organisation de la conférence sur la sécurité dans les mines et de la conférence sur la reconversion régionale, auxquelles ont participé également des représentants de pays tiers.

L'accomplissement des tâches assignées par le traité à la Haute Autorité a certainement été favorisé par l'autonomie financière et budgétaire dont elle jouit.

Le bon renom de la C.E.C.A. a permis à la Haute Autorité de contracter des emprunts sur les principaux marchés financiers, à commencer par le marché américain. Depuis le début de son activité la Haute Autorité a obtenu des prêts pour 245 millions d'unités de compte, dont 219 ont été affectés à des investissements industriels à des conditions, on le sait, particulièrement avantageuses pour les entreprises.

Mais le traité de Paris, s'il attribue à l'exécutif l'autonomie financière, lui impose de stimuler la recherche technique et d'orienter les investissements.

**Malvestiti**

En matière de recherche technique, le montant des crédits ouverts — plus de 20 millions d'unités de compte depuis le début du marché commun — résume assez bien, je crois, l'activité de la Haute Autorité dans ce domaine.

Quant aux investissements, la Haute Autorité les oriente — comme on sait — en publiant périodiquement les objectifs généraux et en donnant des avis aux entreprises. Cette mission est l'une des plus délicates qui aient été confiées à l'exécutif de la C.E.C.A.: elle implique en effet une « prévision ». Or, les instruments de prévision — économique et non économique — n'atteindront jamais une perfection totale.

L'expérience nous a toutefois amenés à améliorer sans cesse nos méthodes de prévision: et l'on sait maintenant le prix que les entreprises charbonnières et sidérurgiques attachent aux objectifs généraux et aux avis de la Haute Autorité.

Depuis le début de ses activités, la Haute Autorité s'est employé à obtenir sa reconnaissance sur le plan international. Elle a donc cherché à établir les meilleurs rapports avec les pays tiers. Elle a conclu avec certains d'entre eux des accords particuliers: un accord d'association avec la Grande-Bretagne, un accord ferroviaire et un accord de consultation avec la Suisse, un accord ferroviaire avec l'Autriche. Avec de nombreux autres pays, la Haute Autorité entretient des relations diplomatiques. Outre ces rapports avec les pays tiers, la Haute Autorité a établi des contacts avec les organisations internationales économiques et sociales, en participant de manière active à leurs travaux.

En résumé, je crois donc devoir conclure que la C.E.C.A. a pleinement répondu aux intentions de ses fondateurs qui voulaient faire d'elle « les premières assises d'une communauté plus large et plus profonde entre des peuples longtemps opposés ». Elle a été en effet la première réalisation concrète de l'intégration européenne et a constitué le pilier sur lequel il a été possible de reprendre la construction de l'Europe après l'effondrement de la C.E.D. Elle a en outre stimulé la production et les échanges, servant de banc d'essai

pour le marché commun général, cependant qu'elle faisait progresser la législation sociale, en introduisant des garanties particulières jusqu'alors inconnues dans nos pays en faveur des travailleurs qui, pour une raison ou pour l'autre, viennent à perdre leur travail.

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, une synthèse rapide de dix années de travail laisse obligatoirement dans l'ombre d'autres aspects intéressants. Mais, même avec ses lacunes, elle me paraît éloquente.

Alors que de nouvelles tâches nous attendent, certaines d'une gravité particulière, je suis persuadé que ce coup d'œil sur le passé saura nous donner à tous des motifs de fierté, de réconfort et d'espoir.

La Haute Autorité soumet donc à l'examen de ce Parlement européen son dixième rapport général et attend avec sérénité le jugement qui sera porté sur son action.

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** — Je remercie M. Malvestiti de son exposé.

La discussion du dixième rapport général de la Haute Autorité aura lieu ultérieurement sur la base du rapport de M. Kapteyn, rapporteur général.

#### 7. *Ordre du jour de la prochaine séance*

**M. le Président.** — Notre prochaine séance sera fixée à demain mardi, 15 heures.

Sous réserve des modifications que proposera éventuellement le comité des présidents au Parlement au début de la séance, l'ordre du jour provisoire est le suivant :

— discussion du rapport de M. Müller-Hermann sur l'orientation à donner à la politique commune des transports.

La séance est levée.

*(La séance est levée à 18 heures.)*



# SÉANCE DU MARDI 8 MAI 1962

## Sommaire

1. Adoption du procès-verbal . . . . .	15
2. Dépôt de documents . . . . .	15
3. Ordre des travaux . . . . .	15
4. Politique commune des transports. - Discussion d'un rapport de M. Müller-Hermann et d'un rapport complémentaire de M. Battistini, faits au nom de la commission des transports :	
M. Müller-Hermann, rapporteur . . . . .	16
M. Battistini, président de la commission des transports et rapporteur . . . . .	20
MM. Kapteyn, au nom du groupe socialiste ; Brunhes, Engelbrecht-Greve, Faller, Rademacher, Posthumus, De Block, Nederhorst, Carcaterra, Schaus, membre de la Commission de la Communauté économique européenne ; Müller-Hermann, rapporteur ; Posthumus, Müller-Hermann . . . . .	23
Examen d'une proposition de résolution présentée par la commission :	
Amendement de MM. Battistini, Müller-Hermann et Kapteyn : M. Battistini. - Adoption . . . . .	47
Adoption de la proposition de résolution complétée par l'amendement . . . . .	48
Texte de la résolution adoptée . . . . .	48
5. Ordre du jour de la prochaine séance . . . . .	49

## PRÉSIDENCE DE M. GAETANO MARTINO

(La séance est ouverte à 15 heures.)

**M. le Président.** — La séance est ouverte.

### 1. Adoption du procès-verbal

**M. le Président.** — Le procès-verbal de la séance d'hier a été distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

## 2. Dépôt de documents

**M. le Président.** — J'ai reçu de M. Battistini un rapport complémentaire sur la politique commune des transports dans le cadre de la C.E.E.

Ce rapport a été imprimé sous le n° 21 et distribué.

J'ai reçu de MM. Duviolsart et Dehousse une proposition de résolution relative à l'Union politique des Six et à son organisation.

Cette proposition de résolution sera imprimée sous le n° 22 et distribuée. Elle sera renvoyée, s'il n'y a pas d'objection, à la commission politique.

(Assentiment)

## 3. Ordre des travaux

**M. le Président.** — Le comité des présidents vous fait les propositions suivantes pour l'ordre des travaux de nos séances de ce mois :

*Cet après-midi :*

— Discussion du rapport de M. Müller-Hermann et du rapport complémentaire de M. Battistini sur la politique commune des transports.

*Mercredi 9 mai :*

*le matin :*

— réservé aux réunions des commissions.

*l'après-midi :*

— A 15 heures :

réunion des groupes politiques.

— A 16 heures :

débat sur le projet d'union politique européenne.

*Jeudi 10 mai :*

*Le matin :*

A 10 heures :

— éventuellement deux questions orales à la Haute Autorité ;

— présentation du rapport de M. Bousch sur la coordination des politiques budgétaires et financières ;

— présentation du rapport de M. van Campen sur la coordination des politiques monétaires dans le cadre de la C.E.E. ; étant entendu que seules sont prévues les interventions des deux rapporteurs et la réponse de la Commission.

**Président**

La discussion proprement dite aura lieu au cours de la session de juin.

*L'après-midi :*

réservé aux réunions des commissions.

*Vendredi 11 mai :*

*Le matin :*

*A 10 heures :*

— discussion du rapport de M. Troclet concernant l'adoption d'une liste européenne des maladies professionnelles ;

— discussion du rapport de M. Mariotte relatif à la médecine du travail dans les entreprises ;

— éventuellement, vote des propositions de résolution n'ayant pas fait l'objet d'un vote à l'issue de la discussion des rapports.

Il n'y a pas d'objection ?...

Les propositions du comité des présidents sur l'ordre des travaux sont adoptées.

#### 4. Politique commune des transports

**M. le Président.** — L'ordre du jour appelle la discussion du rapport présenté par M. Müller-Hermann au nom de la commission des transports, relatif au mémorandum de la Commission de la Communauté économique européenne (doc. 105/1961-1962) sur l'orientation à donner à la politique commune des transports (doc. 18), ainsi que la discussion du rapport complémentaire présenté par M. Battistini au nom de la commission des transports dans le cadre de la C.E.E. (doc. 21).

La parole est à M. Müller-Hermann.

**M. Müller-Hermann, rapporteur.** — (A) Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, en avril 1961, la Commission de la C.E.E. a présenté un « Mémorandum sur l'orientation à donner à la politique commune des transports », vaste travail fort instructif. La Commission a souligné elle-même que ce mémorandum était destiné à susciter une discussion générale sur les problèmes que pose la politique commune des transports.

Vous n'ignorez pas que votre commission des transports a présenté l'année dernière un gros rapport dû à M. Kapteyn ; ce rapport, qui traitait également en détail les problèmes de la politique commune des transports, a évidemment servi de base à nos présentes considérations. Je crois pouvoir dire qu'avec ce rapport, M. Kapteyn a donné une étude de philosophie des transports visant à dégager une conception d'ensemble de la politique des transports à long terme.

La commission des transports de ce Parlement a préféré réserver son avis sur le mémorandum de la Commission jusqu'à ce que le Comité économique et

social ait terminé ses travaux et fait connaître son avis, car elle estimait qu'il serait utile de savoir comment les milieux économiques et les syndicats représentés à la Communauté économique européenne envisageaient de leur côté le problème que pose la politique commune des transports.

Pour commencer, je me vois dans l'obligation de formuler certaines réserves quant à la procédure adoptée par la commission. Lorsqu'au cours de sa réunion à Anvers, la commission des transports a examiné le rapport que j'ai présenté, un certain nombre de mes collègues ont demandé que j'y insère expressément une critique en ce sens. Il n'est pas question de reprocher à la Commission de la C.E.E. d'avoir élaboré un mémorandum et de l'avoir soumis à l'opinion publique ; bien au contraire, ce procédé a été approuvé. Il me semble également que l'auteur du rapport a apprécié ce mémorandum à sa juste valeur. Ses objections portent sur le fait qu'au lieu de soumettre des propositions concrètes en vue d'une politique commune des transports au Conseil, la Commission s'est bornée à y ouvrir une discussion générale. Il a estimé que cette façon de procéder n'était pas entièrement conforme aux règles de procédure prévues au traité de la C.E.E. Je tiens à faire ces objections dès le début de mon exposé.

Après plus d'une année de discussion publique sur le mémorandum de la Commission — accompagnée d'un certain nombre de suggestions, de critiques, de vœux, de plaintes et d'idées nouvelles sur le rôle de la politique commune des transports — il est bien évident qu'en plusieurs endroits le rapport que j'ai présenté va plus loin que le mémorandum. Le contraire serait anormal car en tant que Parlement notre rôle consiste précisément à favoriser l'intégration. C'est un devoir que nous avons constamment pris à cœur dans tous les domaines qui relèvent de notre compétence celui de la politique des transports compris.

C'est pourquoi le rapport adresse dès le début un appel pressant à la Commission de la C.E.E., lui demandant de ne pas limiter sa politique des transports à des mesures plus ou moins isolées — destinées par exemple à alléger les restrictions aux transports internationaux — et plus ou moins éloignées de l'objectif final, mais de prendre également des initiatives plus radicales et plus précises, d'affirmer sa volonté d'assumer elle-même certaines compétences des différents Etats membres, le but étant d'harmoniser la politique commune des transports avec les objectifs fixés en vue de la mise en œuvre d'un vaste marché européen des transports.

Je crois que nous sommes tous unanimement d'avis que, dans le domaine des transports également, tous nos efforts doivent tendre à réduire autant que possible les coûts globaux. Autrement dit, nous devons arriver à une grande réduction des coûts de production fondée, d'une part, sur une répartition rationnelle des fonctions et des activités entre les différentes caté-

**Müller-Hermann**

gories de transports — compte tenu de l'évolution technique — et, d'autre part, sur une coopération constructive entre tous les modes de transports. Tel doit être l'objectif de la politique des transports, qui doit se mettre délibérément au service de l'ensemble de l'économie, au service du consommateur.

Si nous posons ce principe dès le début, cela ne signifie pas que nous attachions peu d'importance au maintien d'une économie saine des transports. Parmi nos tâches relatives aux transports, il y a naturellement aussi le maintien d'une économie des transports saine, capable de remplir ses fonctions au service de la Communauté.

Il existe un problème très difficile dont la Commission de la C.E.E. et le rapport de notre collègue Kapteyn se sont déjà occupés : savoir si le secteur des transports présente certains aspects spéciaux exigeant des réglementations d'organisation du marché particulières, indépendantes des autres secteurs de l'économie. Nous estimons tous que de tels aspects spéciaux existent effectivement.

A ce propos, on mentionne, d'une part, la présence d'entreprises d'Etat à caractère de monopole dans les chemins de fer et, d'autre part, un grand nombre de petites et moyennes entreprises dans la navigation intérieure et dans les transports routiers. Il s'agit là incontestablement d'un aspect particulier des transports. Cependant, les mesures prévues en matière de politique commune des transports nous permettent de croire que ces aspects particuliers n'interdiront pas une concurrence entre les divers modes de transport de structure indiscutablement variée.

Mais les transports présentent un autre aspect beaucoup plus grave : du fait que ce secteur est dans l'impossibilité de stocker, il ne peut adapter l'offre que d'une manière très limitée aux variations constantes de la demande. Par conséquent — comme on l'a constaté d'ailleurs dans tous les secteurs nationaux — les transports ont une tendance constante à la concurrence ruineuse.

En raison de ces considérations, tant la Commission de la C.E.E. que votre commission des transports et même, me permettrai-je de dire, le Parlement qui a déjà adopté le rapport Kapteyn, ont acquis la conviction que, dans le secteur des transports également, la concurrence doit être admise sans réserve. Cependant, il faudra maintenir cette concurrence dans certaines limites au moyen d'une série de réglementations nuancées.

Cette concurrence est fondée sur l'autonomie financière et la responsabilité des entreprises de transports, sur leur liberté d'action, sur le principe de la liberté du choix du transporteur par l'utilisateur. Il faut y ajouter le droit dont jouit l'utilisateur d'effectuer des transports pour compte propre, c'est-à-dire des transports en régie propre. Mais nous rendons parfaitement compte

de ce qu'une telle concurrence ne peut fonctionner dans le secteur des transports que si elle repose sur des conditions de départ aussi semblables que possible.

Nous nous sommes penchés très attentivement sur ce problème des conditions de départ. Dans notre appel à la Commission de la C.E.E., nous sommes arrivés à la conclusion logique qu'en arrêtant ses mesures de libération, la Commission de la C.E.E. devra accorder la même attention à l'harmonisation qu'aux autres problèmes ; autrement dit, il faut partir du principe qu'une nouvelle intervention en matière de concurrence et le rapprochement des conditions de départ doivent s'effectuer de manière harmonisée sur le plan européen, sinon nous assisterions à de nouvelles distorsions de concurrence lourdes de conséquences.

Deux facteurs jouent un rôle particulier dans le rapprochement des conditions de départ : les charges sociales et les impôts.

En matière de charges sociales, nous irions au delà des nécessités imposées par la politique des transports si nous cherchions à pratiquer une politique sociale vue exclusivement sous l'angle des transports. Tout le problème est là. Bien entendu, les mesures sociales qu'exige le secteur des transports doivent s'intégrer à la politique sociale d'ensemble de la Communauté ; toutefois, nous croyons que certaines situations que présentent les transports leur sont propres et ne se rencontrent que dans ce secteur.

Là, une harmonisation est nécessaire. La commission des transports a signalé que ces problèmes requéraient une étude particulière en collaboration avec la commission sociale. Il faudrait approfondir de ces questions. D'aucuns aimeraient aussi que la Commission elle-même continue à étudier les problèmes sociaux propres aux transports en collaboration avec les organisations de travailleurs et d'employeurs et qu'elle en tire des conclusions.

Le problème des charges fiscales est plus difficile encore à résoudre dans le secteur des transports. A l'intérieur de la Communauté, les charges fiscales sont assurément fort diverses sous forme de taxes spécifiques sur les transports. D'autre part, il est généralement admis en tant que principe indispensable à une saine concurrence entre les différents modes de transport que chacun d'eux doit supporter lui-même les coûts d'infrastructure causés par lui et qui lui sont imputables. La concurrence entre les différents modes de transport devrait partir de ce principe.

Or, la difficulté réside dans le fait que les chemins de fer sont généralement propriétaires des voies de communication qu'ils utilisent, alors que la navigation intérieure et les transports routiers empruntent des voies de communication qui appartiennent au domaine public et qui, en dehors de leur rôle de voies de communication, assument également d'autres fonc-

**Müller-Hermann**

tions d'intérêt public dont il faut tenir compte ; je ne rappellerai que les voies d'eau, les canaux, etc.

Il est extrêmement malaisé de délimiter exactement le domaine des frais imputables aux transporteurs et de créer un système uniforme. Ce problème doit être envisagé en dehors de l'harmonisation générale de charges fiscales. Dans ce domaine également, nous demandons instamment à la Commission de conclure rapidement ses études afin de pouvoir refondre les coûts d'infrastructure spécifiques en un système unique d'impositions et de taxes.

Comme le rapport de M. Kapteyn, le nôtre propose que l'on perçoive sur les transports internationaux une sorte de taxe compensatoire uniquement destinée à éliminer certaines distorsions manifestes de la concurrence et qui ne serait applicable que pour une période de transition, c'est-à-dire tant qu'on n'aura pas pu harmoniser les conditions de départ dans toute la Communauté. Ces taxes compensatoires devraient être éliminées au fur et à mesure que se fera le rapprochement des conditions de départ.

Quant aux mesures d'organisation des transports qui s'imposent, elles suscitent des divergences de vues tant entre l'exécutif de la C.E.E. et la commission des transports qu'au sein de la commission des transports elle-même. En ma qualité de rapporteur, j'ai le devoir d'en faire un exposé tout à fait objectif. Il s'agit d'une part de la réglementation de l'accès au marché ; elle pose la question de l'introduction de certaines réglementations de la capacité garantissant l'organisation du marché et empêchant les tendances à la concurrence ruineuse ; il s'agit d'autre part du problème de la formation des prix qui comprend celui de la publicité des prix et de leur contrôle.

Alors que dans son mémorandum, la Commission de la C.E.E. avait plutôt penché pour un système n'entraînant pas de restrictions de la capacité, le rapport de M. Kapteyn ainsi que le nouveau rapport présenté au Parlement partent du principe que certaines réglementations s'imposeront inévitablement. Leur application devra être assez souple pour qu'elles puissent s'adapter aux besoins des transports. En principe, ces réglementations de la capacité ne sont pas une fin en soi ; elles devront être assouplies dans la mesure où l'on arrivera à rapprocher les conditions de départ et à assurer déjà ainsi une organisation du marché. Sur ce point, il existe donc encore certaines divergences par rapport aux propositions de la Commission de la C.E.E.

Quant à la formation des prix, nous savons parfaitement qu'elle doit tenir compte de la diversité de structure des différents modes de transport. Il est évident qu'en matière de formation des prix, les chemins de fer, appelés à remplir de nombreuses prestations de transport — personnes et marchandises — occupent une situation toute différente de celle de la majorité des petites entreprises qui n'ont que peu de relations entre elles, mais qui se font toutes concurrence.

Nous estimons que les tarifs, les prix doivent refléter les avantages spécifiques des différents modes de transport ; en tout état de cause, il faut empêcher l'abus des positions dominantes sur le marché des transports et établir les tarifs en tenant compte des coûts propres et de la situation du marché. Lorsque des tarifs sont imposés aux transporteurs des différents modes de transport pour des raisons d'intérêt supérieur, il faudrait leur accorder suivant le cas une compensation financière appropriée, dans la mesure où ces tarifs ne couvrent pas leurs coûts.

Cette question comporte une difficulté sur laquelle l'opinion de la commission est divisée. Il s'agit de savoir comment on doit procéder à la formation des prix. Peut-on, comme l'a suggéré M. Kapteyn dans son rapport, admettre une formation individuelle des prix pour chaque entreprise de transport ou faut-il se rallier aux propositions de la Commission qui a opté pour des tarifs de transporteurs, c'est-à-dire une tarification à fourchette prévoyant pour les transports fluviaux et pour les transports routiers certaines marges à l'intérieur desquelles chaque entreprise établit ses prix selon ses coûts et la situation du marché ?

En dépit de certaines résistances, la commission a abouti à la conclusion que le système des tarifs à fourchette devrait être retenu pour une période de transition, c'est-à-dire tant qu'une série de conditions nécessaires à l'harmonisation des conditions de départ ne seront pas remplies. Afin d'illustrer la concordance de vues à laquelle nous sommes parvenues, je me permettrai, Monsieur Kapteyn, qui avez été le principal défenseur de la formation individuelle des prix, de me référer à votre rapport où vous citez un certain nombre de conditions qui doivent être remplies avant que l'on puisse parvenir, dans les transports, à de véritables tarifs d'entreprise, à des prix individuels.

Votre rapport mentionne notamment le juste calcul des coûts, l'élimination des différences artificielles entre les coûts, la solution des problèmes des coûts d'infrastructure, une formation équitable des impôts, la neutralité des dispositions sociales au point de vue de la concurrence, le remboursement des coûts étrangers à l'entreprise et des charges imposées par l'Etat ou des paiements compensatoires neutres au point de vue concurrentiel, l'adoption de plans comptables et de règles de calcul uniforme des coûts, l'organisation d'un système de contrôle, l'établissement d'un équilibre au moins approximatif entre l'offre et la demande, c'est-à-dire d'une réglementation efficace de la capacité.

L'objectivité et le sens des réalités nous obligent tous à avouer que ces conditions sont loin d'être remplies actuellement ; aussi serait-il sage d'adopter à titre transitoire ces tarifs à fourchette en tant que règle de la politique des prix. Leur établissement posera un problème particulièrement difficile, celui de la fixation d'une limite inférieure équitable des prix qui permette d'éviter qu'une concurrence ruineuse sur le marché n'entraîne la faillite de certaines entreprises trop faibles pour survivre.



**Müller-Hermann**

Il est évident que nous ne pouvons pas fonder notre politique sur les entreprises dont la force et la gestion commerciale sont insuffisantes et qui ne peuvent par conséquent pas faire face à certaines situations difficiles. Mais je crois qu'il est très important d'arriver à résoudre de manière très précise la question de la limite inférieure des prix ; c'est même indispensable si nous voulons éviter que certaines entreprises ne subissent involontairement des déficits sans qu'aucune faute ne puisse leur être imputée.

Il est évident, Monsieur le Président, que conformément au traité de la C.E.E., notre commission s'est élevée sans ambiguïté contre les discriminations existantes et que nous avons soulevé des objections contre les tarifs de soutien dans la mesure où ils ne sont pas reconnus par le traité. Les tarifs de soutien encore en vigueur ne devraient être que provisoires : ils ne devraient être admis que si l'exécutif estime, lui aussi, que certaines circonstances ou certaines situations justifient ce régime d'exception.

Il faudra cependant faire une distinction nette entre les tarifs de soutien et les tarifs concurrentiels, car il serait faux de considérer *a priori* comme tarif de soutien tout tarif concurrentiel établi en vue d'obtenir des transports complémentaires dans un secteur, sans avoir démontré que ce tarif ne correspond pas aux coûts.

Nous avons également examiné très attentivement jusqu'à quel point les transports pouvaient et devaient être au service de la politique économique générale, de la politique agricole, de la politique régionale, de la politique énergétique et de la politique portuaire. Tous, nous sommes d'avis qu'il faut considérer les transports comme un secteur autonome de l'économie, investi d'une importance propre et organisé sur des bases commerciales.

Mais cela ne devrait pas empêcher les transporteurs et la politique des transports d'être mis au service de tâches d'intérêt supérieur dans la mesure où la concurrence ne s'en trouve pas faussée. Nous pensons notamment aux problèmes que pose l'agriculture. Des problèmes semblables surgissent dans le trafic portuaire et dans l'industrie de l'énergie.

Tous les efforts de la Communauté dans ce domaine doivent tendre à mettre au point une politique régionale saine, afin de décentraliser l'économie en dehors des régions de forte expansion et d'amener les territoires insuffisamment développés du point de vue économique au niveau de vie et au dynamisme économique des régions de forte expansion. A cet égard, les transports sont incontestablement appelés à jouer un rôle, et nous pensons qu'ils le peuvent, sans que l'on doive pour autant renoncer à une économie des transports fondée sur la concurrence. Toutefois, ces problèmes devront encore faire l'objet d'une étude approfondie de la part de la Commission de la C.E.E.

Dans ce même ordre d'idées, je dirai un mot de la coordination des programmes d'investissement dans

le secteur des transports. Là encore, votre commission estime que le principe de la rentabilité doit demeurer au premier plan des préoccupations et que tous les projets d'investissement ont à tenir compte du développement à long terme des transports ; ils ne doivent en aucun cas entraîner des distorsions de concurrence. Mais, dans ce domaine également, il est indispensable de laisser une latitude suffisante à la politique régionale, à l'aménagement et à l'économie des nouveaux territoires ainsi qu'aux relations avec les pays tiers.

Nous souhaitons — et nous ne faisons que répéter ce que notre Assemblée a déjà déclaré à diverses reprises — la création d'un vaste réseau européen de voies de communication auquel de bonnes voies de communication rattacherait aussi les régions en bordure de la Communauté.

Pour terminer, je signalerai quelques problèmes juridiques dont votre commission s'est occupée. Il s'agit tout d'abord d'une question fort controversée : Peut-on arguer du fait que le traité de la C.E.E. a consacré un titre particulier aux transports que ceux-ci exigent un régime particulier qui les dispense d'appliquer d'autres dispositions du traité ? Comme le Parlement, votre commission s'est fondée dans ce rapport sur le principe de l'universalité du traité en affirmant que toutes ses dispositions, y compris les règles de concurrence, sont applicables au secteur des transports et que les dispositions figurant sous le titre « Les transports », qui mentionnent expressément les aspects spéciaux des transports, laissent suffisamment de liberté pour que ces aspects spéciaux puissent être respectés grâce à des mesures appropriées.

Toutefois, nous ne saurions prétendre, en notre qualité de commission des transports, être seuls qualifiés pour résoudre ce problème et nous supposons que le Parlement partagera notre point de vue. C'est pourquoi le rapport propose que la Cour de justice des Communautés soit chargée au plus tôt d'éclaircir ces problèmes juridiques afin de créer une situation juridique précise.

Par la même occasion, il faudrait également examiner si les transports maritimes et aériens doivent être compris dans la politique commune des transports. En principe, le rapport de la commission des transports répond par l'affirmative, tout en insistant sur le fait que les relations et connexions intercontinentales des transports maritimes, du trafic portuaire et des transports aériens réclament des règles particulières et que précisément ces deux modes de transport exigent une grande circonspection et une extrême prudence. Je pense que nous sommes ici parfaitement d'accord avec la Commission de la C.E.E. qui a déjà exprimé un avis semblable.

Un autre problème délicat — et j'empiète ici quelque peu sur le domaine de nos spécialistes en politique énergétique — est celui de savoir jusqu'à quel point les pipe-lines doivent être compris dans la politique des transports. Vous savez qu'à différentes reprises

**Müller-Hermann**

la commission des transports a fait connaître son opinion et indiqué la voie qu'elle compte suivre à cet égard. Je tiens à insister sur le fait qu'elle n'entend nullement entraver l'évolution technique des pipelines ni priver la Communauté des avantages qu'ils offrent. Mais nous devons tenir compte du développement auquel sont promis les pipelines à l'avenir et ne pas oublier notamment que selon toute probabilité, ils transporteront non pas uniquement du pétrole brut, mais aussi les produits raffinés, du charbon ou des minerais. C'est pourquoi il nous faut absolument inclure les pipelines dans toute vue d'ensemble relative à la politique des transports.

C'est en ce sens que va le vœu exprimé dans le rapport. Je tiens à souligner que personne ne songe à freiner de quelque manière que ce soit le progrès technique. Mais nous sommes obligés de considérer les faits dans leur ensemble.

Le rapport fait ensuite allusion à l'harmonisation des règlements sur les transports routiers. Le Parlement a récemment adopté un rapport spécial sur cette question. Je n'en dégagerai qu'un seul point : il est urgent de réglementer de manière uniforme les dimensions et les poids des camions, sans quoi des distorsions de la concurrence seront inévitables.

Je soulèverai brièvement encore une autre question juridique : il s'agit des rapports entre le traité de la C.E.E. et le traité de la C.E.C.A. en matière de politique des transports. Vous savez que le traité de la C.E.E. ne va en réalité guère au delà d'une définition assez générale de la politique des transports, alors que le traité de la C.E.C.A. contient des dispositions très précises à ce sujet. Cette situation risque d'entraîner des divergences. Votre commission est donc d'avis que les Communautés doivent arriver à harmoniser leurs conceptions de la politique des transports et, si possible, faire fusionner les exécutifs dans le secteur des transports. Nous devons disposer de tous les éléments capables de garantir dorénavant une politique des transports unique. Tout au moins pour les problèmes fondamentaux, il ne doit y avoir aucune différence entre les mesures prises pour le transport des marchandises relevant de la C.E.C.A. et les autres mesures relatives aux transports.

Il est encore une question que je voudrais aborder à propos des problèmes juridiques : les relations de la Communauté ou de certains de ses Etats avec des pays tiers qui résultent de conventions particulières. La commission des transports a été appelée à étudier ce problème de près en raison de la réglementation particulière pour le Rhin que vous connaissez tous, l'acte de Mannheim. La navigation intérieure sur le Rhin est exempte de taxes, alors que pour tous les autres modes de transport, navigation intérieure, chemins de fer ou transports routiers, nous partons du principe que chacun d'entre eux doit inclure dans ses coûts totaux la part des coûts d'infrastructure qui lui est imputable. Cette nécessité est évidente et je vous demande de comprendre qu'il ne sera pas possible d'organiser le

marché commun si nous laissons subsister une réglementation particulière pour une partie d'un mode de transport, à savoir les transports sur le Rhin. Nous estimons donc que la Commission de la C.E.E. ferait bien d'engager sans tarder des conversations avec la Suisse et avec l'Autriche afin de régler cette question. De toute manière, nous avons indiqué très nettement dans notre rapport que la politique commune des transports doit s'efforcer de faciliter et de promouvoir les transports de toute nature avec les pays tiers. Ne serait-ce que pour cette raison, nous devrions nous attacher à coordonner le plus rapidement possible toutes les mesures et décisions de politique des transports avec les pays de transit les plus importants, la Suisse et l'Autriche. Je suis convaincu que le problème épineux de la révision de l'acte de Mannheim pourra, lui aussi, être résolu au plus grand profit des intéressés grâce à un accord entre la Communauté, la Suisse et l'Autriche.

Et j'en arrive à ma conclusion. Votre commission attache le plus grand prix à ce que la Commission de la C.E.E. entre en action, qu'elle soumette au Parlement et au Conseil de ministres un calendrier pour l'harmonisation commune de la politique des transports tant dans le domaine des mesures de libération et de coordination que dans celui des mesures d'harmonisation. Nous souhaitons que ce calendrier prévoit dès le début une réduction de la durée de la période de transition. Vous admettez certainement avec moi qu'il n'est pas admissible que l'intégration du marché commun des transports soit en retard sur l'intégration d'autres secteurs de l'économie. Au contraire : c'est précisément la politique des transports qui, par son apport, devrait donner une impulsion complémentaire à l'intégration du marché.

Monsieur le Président, je viens de résumer l'opinion de votre commission des transports, et j'espère avoir ainsi amorcé un débat dans le cadre du Parlement. Vous voyez qu'un nombre considérable de tâches et de problèmes se posent à nous. Je suis convaincu qu'en collaboration avec la Commission — et, espérons-le, également soutenu par la bonne volonté du Conseil de ministres — le Parlement viendra à bout de ces problèmes dont personne ne conteste la difficulté.

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** — La parole est à M. Battistini.

**M. Battistini,** *président de la commission des transports et rapporteur.* — (1) Monsieur le Président, c'est en ma qualité de président de la commission que je prends la parole, me proposant surtout de situer dans le cadre général des travaux de notre Parlement cette discussion, la deuxième en cinq mois que suscite la commission des transports devant le Parlement européen.

Je présume, Monsieur le Président, que vous-même, ainsi que mes collègues, vous vous rendez compte à

**Battistini**

à quel point il est nécessaire de préciser de plus en plus notre pensée quant à ces problèmes, et cela pour deux raisons.

En premier lieu, il est évident que le succès d'un marché commun des biens en général dépend notamment de la manière dont nous réaliserons un système de transports européens permettant de mettre effectivement en œuvre ce marché commun des marchandises.

Deuxièmement, nous avons encore un long chemin à parcourir avant d'arriver à un rapprochement des différents points de vue, qui sont fort divergents. Déjà la dernière discussion avait fait apparaître des divergences très sensibles et vous verrez également au cours de cette discussion, Monsieur le Président, qu'il subsiste encore des points de vue différents ; toutefois, contrairement à ce que certains peuvent penser, j'estime qu'il est bon que le Parlement soit saisi de ces problèmes et qu'il leur réserve une large discussion afin d'éclaircir les divergences et d'arriver à un rapprochement des opinions et à la définition des principes fondamentaux d'une politique commune des transports.

Je ne trahis aucun secret en disant que les différents pays de notre Communauté conçoivent leur politique des transports de manière fort différente. Vous-même, Monsieur le Président, qui avez participé à la rédaction et à la signature des traités, vous vous souvenez que le traité de Rome s'est limité à recommander, dirais-je, la mise en œuvre d'une politique commune des transports, politique dans laquelle il voyait l'une des conditions de la réussite du marché commun ; toutefois, s'il s'est abstenu d'en définir le contenu, c'est à cause des divergences considérables qui existaient encore entre les conceptions des différents États. Le traité de Rome chargea donc les organismes communautaires de définir cette politique commune.

C'est à cette tâche que s'est attelée la Commission de la Communauté économique européenne, animée d'un remarquable esprit d'initiative. Elle a publié, il y a près d'une année, un mémorandum qui représente, comme il est dit explicitement dans l'introduction, non pas une série de propositions précises à soumettre formellement au Conseil de ministres, mais le lancement de certaines idées destinées à amorcer une discussion dans les milieux économiques, dans les milieux compétents et que cette question concerne, discussion qui fournira les éléments nécessaires à l'établissement d'une série de propositions concrètes.

C'est dans cet esprit que notre commission a compris ce document ; c'est dans cet esprit que nous nous sommes mis depuis l'été dernier à un travail qui nous a permis, en décembre, de présenter devant l'Assemblée le rapport Kapteyn dans lequel la commission des transports précisait ses vues sur les principes généraux de la politique commune des transports. La présentation de ce rapport devant l'Assemblée marqua le début d'une discussion qui n'est pas appelée à prendre

fin aujourd'hui, car nous aurons à la poursuivre par la suite au fur et à mesure que l'Exécutif progressera sur la voie de la réglementation d'une politique commune.

Aujourd'hui, la commission des transports présente au Parlement son avis sur le mémorandum de l'exécutif de la C.E.E.

Comme vous l'a dit le rapporteur, Monsieur le Président, lors de son exposé détaillé et brillant sur l'objet de cette discussion, il serait trop long de s'arrêter à tous les sujets qui se présentent dès que l'on procède à l'étude d'une politique commune des transports. Nous n'avons nullement l'intention d'infliger au Parlement un exposé exhaustif ; nous nous réservons d'étudier les sujets un à un, comme nous l'avons fait naguère lorsque nous avons présenté une vue systématique de la politique des transports aériens, des transports intérieurs par voie fluviale, et notamment de la navigation rhénane et, plus récemment, quand nous avons soumis à l'Assemblée un rapport sur la réglementation commune des transports par route, et comme nous le ferons incessamment pour la politique des transports par pipe-lines.

Nous renvoyons donc les différents sujets à des discussions particulières, afin que leurs caractères spécifiques ne soient pas noyés dans la discussion générale, et nous nous consacrerons aujourd'hui plus spécialement aux critères généraux qui doivent servir de base à une doctrine permettant d'établir et de développer une politique commune des transports. C'est donc le fond du problème que nous nous proposons d'exposer aujourd'hui devant le Parlement, en le priant de prendre une décision sur la base de la proposition de résolution présentée par la commission.

Je dirai tout de suite, Monsieur le Président, que si cette proposition de résolution porte mon nom, c'est uniquement parce que je suis le président de la commission. Celle-ci a en effet estimé que la proposition de résolution devait être considérée comme l'expression de la pensée de l'ensemble de la commission.

En résumé, si les divers points de vue relatifs au document de l'exécutif (rapport Kapteyn, rapport Müller-Hermann) ont chacun leurs particularités, s'ils reflètent également des nuances différentes, ils concordent cependant quant aux principes fondamentaux dont devront s'inspirer les critères généraux en vue d'une politique commune.

Certes, en notre qualité de commission parlementaire, nous sommes allés plus loin dans la définition de la nature et de la forme des instruments à adopter, ce qui répond à la répartition naturelle, je dirai même physiologique, des attributions.

Il est évident qu'un exécutif est toujours lié par de plus grandes obligations de coordination avec d'autres organismes, alors qu'un Parlement est beaucoup plus libre d'exprimer sa pensée, d'approfondir les sujets,

**Battistini**

de regarder vers l'avenir ; par conséquent, il peut jouer le rôle de moteur, chercher à faire avancer sur la voie de l'intégration européenne et pousser l'exécutif à surmonter avec une énergie toujours croissante les difficultés qui se présentent.

Sans s'arrêter aux différents aspects particuliers du secteur des transports, le projet de résolution ne fait que considérer les éléments fondamentaux qui constituent la base d'une doctrine générale de politique commune.

Avant tout, la résolution déclare qu'elle attend de la Commission de la C.E.E. qu'elle élabore un programme général complet pour la réalisation de la politique commune des transports et qu'elle le soumette au Conseil de ministres. Au cours de la discussion en commission, ce point a valu certaines critiques à l'exécutif en raison de la procédure qu'il avait adoptée pour son mémorandum. Mais je ne crois pas que l'ensemble de la commission souscrive à cette critique.

En effet, bien que l'on puisse admettre — en cherchant bien — que la procédure suivie par l'exécutif n'est pas tout à fait conforme aux dispositions du traité (prévoyant des propositions concrètes qui doivent être transmises au Conseil de ministres après discussion par le Parlement), il n'en est pas moins vrai que la Commission a dû faire face à des difficultés considérables, dues précisément aux profondes divergences de vues entre les différents pays et qu'elle a par conséquent préféré procéder par voie d'approche, en publiant d'abord un document de sondage destiné à susciter une vaste discussion en se réservant de formuler dans un second temps les propositions précises énumérées dans le traité.

C'est pourquoi, Monsieur le Président, notre attente est pleine d'optimisme et de confiance ; notre résolution débute par une déclaration qui traduit cette attente afin d'éperonner l'exécutif et de le soutenir face au Conseil de ministres, devant lequel nous souhaitons qu'il puisse présenter ses propositions, fort du vote que nous demandons aujourd'hui au Parlement européen.

Ensuite, la résolution insiste principalement sur les problèmes des prix, des investissements, de l'harmonisation progressive et, enfin, sur la nécessité d'établir un calendrier pour les différentes étapes en vue de la réalisation de la politique commune des transports.

Tout d'abord, les prix : je n'analyserai pas les demandes contenues dans le rapport et dans la proposition de résolution, puisque le rapporteur les a déjà commentées. En résumé, nous voudrions que les prix soient formés en fonction des coûts. D'autre part, nous recommandons que l'on fixe pour une période transitoire des tarifs minimum et maximum ; cette période transitoire devrait durer jusqu'à ce que soit établie la réglementation définitive qui devrait tendre vers une formation des prix individuelle.

Puis la résolution recommande en principe la publicité des tarifs.

La question des rapports entre la politique des transports et la politique économique générale et régionale, et notamment avec la politique agricole, a fait l'objet d'une discussion détaillée au sein de la commission. Comme on le sait, le secteur des transports présente des aspects tout à fait particuliers, et une politique agricole régionale suggérée par les exigences spéciales d'une région déterminée peut influencer le marché des transports par l'imposition de tarifs de transports. De même, des mesures particulières dans d'autres secteurs économiques peuvent avoir des conséquences dans la politique des transports en perturbant les règles de concurrence et en altérant les structures de marché, structures dont nous nous proposons précisément de doter également le secteur des transports.

C'est pourquoi, tout en acceptant le principe que la formation générale des prix tienne compte des exigences de la politique économique générale ou régionale, la résolution demande que l'on ne favorise pas des pratiques faussant le libre jeu de la concurrence et que les mesures particulières soient abrogées dès que les causes qui les avaient provoquées auront disparu. De manière générale, elle demande que lorsque le législateur exige des entreprises de transport l'application de tarifs ne couvrant pas les coûts, il doit, de cas en cas, accorder des indemnités afin d'éviter que des mesures particulières portent préjudice aux règles de concurrence.

La résolution souhaite également que soit instaurée une politique des investissements ayant pour but la création d'une vaste réseau des transports, une vue communautaire de l'harmonisation progressive des règles de concurrence, de la législation fiscale et enfin de la libéralisation des transports, afin de permettre une réalisation aussi rapide que possible du marché commun des transports.

Mais elle demande surtout l'établissement d'un calendrier des mesures à adopter au cours des différentes phases de la réalisation de la politique commune, calendrier qui devrait tenir compte de la mise en œuvre progressive des objectifs du traité par la Communauté.

Comme nous l'avons déjà souligné, la réalisation d'un marché commun des biens dépend étroitement de celle d'un marché commun des transports ; il est indispensable qu'au fur et à mesure que, grâce à ses étapes successives, le marché commun approche de sa réalisation, la politique commune des transports progresse au même rythme : il ne faut pas qu'elle subisse un retard dont les conséquences pourraient être désastreuses pour la suite de l'évolution.

J'aimerais donc que dans les prochaines mesures qu'il soumettra au Conseil de ministres — après consultation du Parlement — l'exécutif ne cherche pas

**Battistini**

seulement à établir cette doctrine fondamentale qui devra être à la base du statut de la politique commune des transports, mais qu'il prévoit également un calendrier pour les mesures, successives, de façon qu'elles puissent être discutées au cours des différentes phases que le marché commun général des biens s'apprête à parcourir.

Tels sont, dans les grandes lignes, les sujets de la discussion que nous allons aborder, et tel est le sens de cette résolution que j'ai l'honneur de vous soumettre au nom de la commission, résolution que je vous prie d'adopter afin que nous puissions apporter notre contribution à l'accélération de la mise en œuvre de la politique commune des transports de notre Communauté européenne.

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** — Je vous informe qu'environ dix orateurs se sont inscrits. Aussi nous faut-il faire appel à eux afin qu'ils limitent leur intervention à un quart d'heure au maximum.

La parole est à M. Kapteyn, au nom du groupe socialiste.

**M. Kapteyn.** — (N) Monsieur le Président, prenant la parole au nom du groupe socialiste, je regrette de voir mon temps réduit à un quart d'heure. Je doute cependant que ce soit là votre intention. J'estime que dans ce débat important il faudrait donner un peu plus de temps à ceux qui parlent au nom d'un groupe.

**M. le Président.** — Ce n'est pas un ordre, c'est un prière que j'adresse aux orateurs. Vous en ferez ce que bon vous semble.

**M. Kapteyn.** — (N) Monsieur le Président, puisque vous le désirez, il est évident que je m'efforcerai d'être le plus bref possible.

Je voudrais d'abord féliciter M. Müller-Hermann pour son excellente introduction. Obligé, après une telle introduction, de prendre la parole au nom d'un groupe, on est tenté de se demander : Que me reste-t-il à y ajouter encore ?

Je félicite M. Müller-Hermann également pour le rapport qu'il nous a présenté. Sa tâche était des plus difficiles : il devait, en effet, sur la base de mon rapport de décembre, étudier le memorandum de la Commission européenne et tenir compte en même temps de l'avis du Comité économique et social. Mission certes aussi importante que difficile !

Pour ce qui est de prendre mon rapport comme base de travail, je dois dire en mon âme et conscience que M. Müller-Hermann s'est parfaitement acquitté de sa tâche et que ce n'est que sur un seul point, celui de la tarification à fourchette, qu'est apparue une différence de conception qu'il vient d'ailleurs d'exposer objectivement.

Tout autre chose est évidemment la divergence de vues qui existe entre notre commission et la Commission européenne au sujet du problème de la capacité.

Je m'en voudrais cependant de ne pas féliciter la Commission européenne d'avoir retracé dans son memorandum les grandes lignes de la politique telle qu'elle la voyait et d'avoir soumis ses idées à l'appréciation des milieux les plus larges. J'estime qu'elle a fait, là, œuvre très utile.

Mais je fais aussi mienne la réserve qu'a formulée M. Müller-Hermann lorsqu'il a déclaré qu'il doutait que la Commission européenne ait mis une initiative heureuse en soumettant ce memorandum au Conseil de ministres. Mon groupe se réserve le droit de revenir sur cette question dans un contexte plus large. Cela tient étroitement au fait — vous vous rappelez probablement les questions posées par M. Nederhorst sur les règlements en matière d'ententes — qu'à notre avis la Commission européenne a souvent une façon de penser et d'agir par trop gouvernementale et qu'elle n'est pas suffisamment consciente d'occuper une place bien à elle. Mais, je le répète, nous avons l'intention de revenir plus tard sur ce problème.

Je ne puis que dire beaucoup de bien du memorandum. Il serait même assez inattendu de ma part de ne pas le faire. M. Schaus n'a-t-il pas lui-même parlé, en décembre, de l'influence exercée par mon rapport de 1957 ? J'entrerais donc en conflit avec moi-même en faisant de sérieuses réserves. Mais malgré tout, permettez-moi de vous dire que certains points du memorandum appellent des objections.

Si déplaisante qu'elle puisse être par sa monotonie, je me vois obligé de vous en faire l'énumération, paragraphe par paragraphe. Je crois qu'ainsi la Commission européenne pourra s'en faire une idée plus claire.

Il est dit au paragraphe 11 du memorandum — à son tour, M. Müller-Hermann en a parlé en traitant des aspects spéciaux des transports — que les interventions des pouvoirs publics constituent un des traits spéciaux de ce secteur.

Je m'élève vigoureusement contre cette déclaration. Les interventions des pouvoirs publics ne constituent pas un des aspects spéciaux des transports. Ce trait n'est pas spécifique à ce secteur.

Je vous donnerai un autre exemple. En période de haute conjoncture et de tension économique, les autorités prennent des mesures tendant à restreindre le crédit bancaire. Elles interviennent donc dans les crédits accordés par les banques. On ne peut cependant pas prétendre que ces interventions, ces mesures visant à limiter les crédits, soient un des aspects particuliers de la profession bancaire. Personne ne soutiendra ce point de vue. Or, il en va de même pour les transports.

Ensuite, j'ai relevé une imprécision au paragraphe 13. Au dernier alinéa, il est dit que les infrastructures doivent supporter sous une forme

**Kapteyn**

appropriée une part équitable des frais d'infrastructure. Le terme « équitable » peut donner lieu à des malentendus. Je crois qu'il serait bon que la Commission européenne précise sa pensée. Estime-t-elle que les utilisateurs doivent supporter les frais d'infrastructure qui leur sont imputables et non pas les frais d'infrastructure qui ne le sont pas ?

Le paragraphe 26 traite de l'imposition de réductions tarifaires. Le mémorandum dit qu'un remboursement équitable doit être prévu dans la mesure où les réductions imposées entraînent des conséquences effectives sur la situation financière des entreprises. Ici encore, des précisions s'imposent.

Le Comité économique et social a fait remarquer — et cette idée se retrouve également dans le rapport de M. Müller-Hermann — que l'évaluation des charges dérivant de l'imposition des réductions tarifaires devait être effectuée de cas en cas et non point par référence à la situation commerciale globale d'une entreprise de transport déterminée. Je pense que telle est bien l'intention de la Commission européenne, mais j'estime que le texte devrait le faire ressortir clairement.

D'autre part, la Commission européenne consacre deux pages entières, les paragraphes 27 et 28, au marché des transports et à la concurrence sans offrir, pour autant, de solutions bien concrètes. Mais je reviendrai encore sur ce point.

J'en arrive maintenant au chapitre 1 du titre II du rapport : « Objectifs généraux de la politique commune ».

Le mémorandum dit que la politique commune doit avoir trois objectifs généraux :

- 1) l'élimination des obstacles que les transports peuvent opposer à la réalisation du marché commun général ;
- 2) l'intégration communautaire des transports, c'est-à-dire la libre circulation des services de transport à l'intérieur de la Communauté ;
- 3) l'organisation générale du système des transports dans la Communauté.

Ici, Monsieur le Président, la Commission européenne semble nourrir certaines appréhensions. De quoi s'agit-il ? Les deuxième et troisième objectifs signifient simplement qu'un marché commun des transports doit être réalisé. Pourquoi ne pas l'avoir dit franchement ?

J'admets que d'aucuns, et même des ministres, craignent ces mots : ils pensent qu'un marché commun des transports est quelque chose d'incontrôlable et de désordonné.

Il se peut que certains pays entretiennent cet état d'esprit ; mais il ne s'agit pas de cela. Nous sommes tous d'accord, et la Commission européenne partage cet avis, que le marché commun des transports doit être

un marché organisé, et bien ordonné. Je pense qu'il eût été bon de le dire sans ambages.

Je ferai d'ailleurs remarquer qu'il n'y a là rien de nouveau. Lors de la discussion du traité de la C.E.E. devant le Sénat français, notre collègue M. Brunhes, chargé de faire rapport sur les problèmes des transports, a déjà dit que ce traité visait la réalisation d'un marché commun des transports. C'est à cette condition que le Sénat français l'a adopté.

Je crois que les paroles de M. Brunhes auraient dû, dans toute leur netteté, trouver un écho dans ce chapitre.

Le mémorandum parle aux paragraphes 68, 69 et 70 de la réalisation du marché commun général et de ce que comporte l'action que la Communauté déploie à cette fin : l'abolition des discriminations, l'élimination des prix et des conditions de transport présentant un caractère de soutien, l'aménagement des taxes et redevances perçues par les transporteurs au passage des frontières et l'application aux transports des règles du traité relatives aux ententes, aux monopoles et aux aides accordées par les Etats.

Tout cela est fort judicieux, mais outre cette tâche négative qui consiste à éliminer les entraves au marché commun des marchandises, il y a une tâche positive : contribuer à l'expansion de ce marché.

Cela vaut autant pour la construction de routes que pour la « minimalisation » des frais dont M. Müller-Hermann vient de parler.

Pour ce qui est des monopoles et des ententes entre entreprises, je tiens à faire remarquer — et c'est là une idée qu'on retrouve dans les deux rapports de la commission des transports — qu'il faut tenir compte des aspects spéciaux des transports quand on applique les règles prévues par le traité en matière d'ententes, M. Brunhes a d'ailleurs rédigé, à l'époque, un rapport particulier à leur sujet.

C'est là un point de vue que votre commission a donc défendu à de nombreuses reprises.

Monsieur le Président, non seulement les paragraphes 27 et 28, mais aussi les paragraphes 73, 74 et 75 sont consacrés au problème de la concurrence. Ici non plus, la Commission européenne n'a guère de propositions concrètes à formuler, et je le regrette.

Le paragraphe 76 signale les nécessités de la politique économique générale : la politique régionale, la politique agricole et la politique commerciale.

J'estime que la Commission européenne aurait bien fait de poser tout d'abord le principe qu'il est préférable d'accorder les subventions directement aux intéressés eux-mêmes ou encore aux régions intéressées.

Si tant est qu'il soit vraiment indispensable d'accorder des réductions, on doit préciser qu'il ne s'agit pas là d'une solution permettant de se soustraire à la mise en œuvre des mesures normalement nécessaires pour développer une région.

**Kapteyn**

Il aurait dû être dit en outre que ces réductions ne doivent pas aboutir à une distorsion de la concurrence et qu'il faut que toutes les branches des transports qui remplissent les conditions puissent prétendre à une compensation adéquate.

Je viens de dire qu'en l'occurrence il ne faut pas partir de la situation globale des entreprises intéressées, mais que chaque cas doit faire l'objet d'un examen particulier, comme le déclare d'ailleurs aussi le Comité économique et social.

Au paragraphe 83, le mémorandum traite de la politique sociale. Je regrette que la Commission européenne n'ait pas exposé dans un chapitre spécial ses vues sur la politique sociale dans le domaine des transports. M. Müller-Hermann a rappelé que dans mon rapport de décembre, la commission des transports n'a pas pu se prononcer sur les questions sociales, vu que nous avons une commission sociale chargée de l'étude de ces problèmes. La commission des transports ne pouvait les aborder que dans la mesure où il s'agissait de pratiques faussant la concurrence sur le marché et qui exigeaient de ce fait une intervention au sujet de laquelle la commission devait se prononcer.

Cette objection ne s'applique évidemment pas à la Commission européenne. Celle-ci s'occupe non seulement des transports, de l'agriculture etc., mais aussi des questions sociales. Il eût donc été souhaitable qu'en étudiant le problème de la politique commune des transports elle se fût également occupée de la question sociale, et cela d'une manière approfondie.

Monsieur le Président, j'en arrive maintenant au chapitre 2 du titre II : « Principes de la politique commune des transports ».

Ce chapitre énonce cinq principes. Je crois qu'il est nécessaire — comme l'a dit M. Müller-Hermann — d'y ajouter la « minimalisation » des frais totaux et la nécessité de prévenir une concurrence ruineuse, principes qui se rattachent aux précédents.

Je serais heureux que la Commission européenne examine cette question.

Le paragraphe 91 dit ceci : « Le principe de l'égalité de traitement doit être particulièrement respecté en ce qui concerne les obligations de service public, le régime fiscal, le régime social et les aides. »

Je crois qu'il doit en être de même surtout pour ce qui est de l'imputation des coûts sociaux, tels que les coûts d'infrastructure. A mon avis, ce paragraphe aurait dû en parler.

J'estime qu'au paragraphe 93, qui a trait aux incidences des différences de régimes fiscaux, on aurait dû faire ressortir que l'harmonisation des charges fiscales doit être faite dans les délais les plus brefs et selon un schéma précis. Ces charges fiscales sont en effet susceptibles de fausser les conditions de concurrence.

J'en viens maintenant au titre III, paragraphe 110.

J'ai lu ce paragraphe non sans une certaine émotion. Il m'a fait penser un peu à la procession d'Echternach, où l'on fait deux pas en avant et un en arrière, à moins que ce n'en soit trois en avant et deux en arrière. Ici, on procède à rebours ; on fait d'abord un bond en arrière et ensuite un ou deux en avant. Je lis dans ce paragraphe :

« Si les mêmes principes doivent inspirer l'organisation des transports dans la Communauté, la Commission est d'avis que, surtout au départ, les solutions communes pourront être limitées aux problèmes les plus importants. »

On veut donc se limiter aux problèmes essentiels, chose que je comprends fort bien.

Je lis ensuite :

« L'adoption de règles nouvelles dont la nécessité ne s'imposerait pas » — personne ne demande à la Commission des règles dont la nécessité ne s'impose pas ; on s'en passe volontiers — « pour la réalisation de la politique commune exigerait des transformations des législations nationales qui ne seraient pas en proportion avec les résultats positifs qu'on pourrait en attendre. »

J'en déduis que l'on ne vise nullement les mesures qui n'ont pas d'importance, mais qu'il s'agit uniquement des mesures essentielles ou encore que la Commission européenne se contentera d'étudier les problèmes les plus importants sans aborder ceux qui ne s'imposent pas. Je ne demande qu'à le croire.

La Commission européenne poursuit en ces termes :

« Cependant, pour le reste, il sera souhaitable que les États membres agissent de façon concertée afin d'aboutir à des régimes aussi proches que possible les uns des autres. » Voilà de nouveau une déclaration énergétique.

Et la Commission européenne de conclure :

« ...On doit donc s'attendre à ce que les solutions adoptées dans le cadre de la politique commune influencent l'organisation de tout le système des transports dans les six pays. »

Voilà donc ce va-et-vient, ces pas en avant suivis de reculs que je déplore parce que les intentions de la Commission européenne ne s'en dégagent pas clairement.

Au paragraphe 116, le mémorandum traite de la suppression de mesures de soutien non justifiées. Je crois qu'il aurait fallu ajouter que dans les cas où un soutien doit être accordé par la voie des tarifs, il doit permettre à ceux qui en bénéficient — car il s'agit de circonstances particulières qui s'écartent de la situation normale — de surmonter certaines difficultés. C'est précisément parce qu'il s'agit de circonstances qui sortent de la normale et que la politique économique doit tenter d'éliminer, qu'il ne

**Kapteyn**

faut pas donner à ces mesures de soutien un caractère permanent, de crainte qu'elles ne dégèrent en préférences accordées, au mépris des dispositions du traité, à certaines entreprises ou régions aux dépens d'autres entreprises ou régions.

Monsieur le Président, je regrette d'avoir eu à relever des points si nombreux, que je risque de créer l'impression de vouloir critiquer durement le mémorandum, alors que je n'en ai nullement l'intention. M. Schaus me comprendra. Ce sont des éclaircissements que la commission des transports estime nécessaires d'apporter. Nous étions obligés d'en parler, mais nous regretterions toute mauvaise impression que, bien à tort, on pourrait en retirer.

Monsieur le Président, j'en arrive maintenant au problème de la tarification à fourchette, source d'une importante divergence de vues entre la commission des transports et M. Schaus, entre le rapporteur M. Müller-Hermann et moi-même.

Lorsque j'adopte une certaine position, j'aime à m'appuyer, si possible, sur les déclarations d'autres personnes. Je voudrais agir de même dans ce cas-ci.

Nous sommes partis de l'idée que l'organisation du secteur des transports doit se fonder sur les principes soulignés par M. Müller-Hermann.

Je lis au paragraphe 7 du rapport :

« Votre commission part du principe que dans la mesure où il sera possible d'adapter l'offre de capacité de transport à la demande en réglementant l'accès au marché, on pourra assurer une plus grande liberté de formation des prix de transport. »

Il en ressort clairement que la réglementation de la capacité est censée être un instrument beaucoup plus utile qu'une réglementation dirigiste des prix.

Le rapporteur a déjà dit que le mémorandum de la Commission européenne ne faisait guère ressortir cette idée. M. Schaus a un sens de l'humour très poussé, ce que j'apprécie beaucoup. Je me réjouis chaque fois que je rencontre un homme d'esprit. C'est ainsi qu'il a dit la fois dernière, non sans une certaine malice, que mes propositions étaient beaucoup plus « dirigistes » que les siennes. Bien sûr, il ne parlait pas sérieusement ; ce n'était qu'une plaisanterie. C'est en effet le contraire qui est vrai : une réglementation des prix comportant une tarification à fourchette entraîne une forte intervention des pouvoirs publics. Une plus grande liberté dans la formation des prix accompagnée d'une surveillance de la capacité est moins dirigiste.

Le Comité économique et social fait remarquer à cet égard que le mémorandum consacre quatorze pages à un examen détaillé du problème des prix, alors que les considérations sur la surveillance de la capacité sont disséminées à travers tout le texte.

Je dois ajouter que malgré ces quatorze pages, l'exposé consacré au problème des prix demeure peu convaincant.

L'Union des fédérations des industries de la Communauté européenne déclare à ce propos, à la page 28 de son rapport, que la réglementation esquissée dans le mémorandum est par trop schématique. Elle ajoute que cette réglementation ne donne pas la certitude que le système permettra d'adapter les tarifs de transport aux caractéristiques de chaque région, aux exigences qu'impose l'exploitation des entreprises individuelles et à l'éventail étendu des coûts des différentes opérations. L'Union craint en outre que ce système ne donne éventuellement lieu à des mesures de protection en faveur d'une branche déterminée des transports et au détriment des autres, ainsi qu'à une coordination arbitraire des tarifs.

Même après une discussion avec les représentants de la Commission européenne, les conseillers les mieux disposés à partager ses conceptions estiment nécessaire d'apporter certaines précisions. D'autres déclarent, à la page 8 de l'annexe à l'avis du Comité économique et social qu'« à leurs yeux il est impossible sinon antiéconomique de prévoir dès maintenant un système d'ailleurs peu précis d'intervention en matière de prix sans auparavant avoir pris toutes les mesures en vue d'assainir le marché ».

Voilà donc un avis qui est plutôt défavorable.

Je ne partage pas le point de vue du rapporteur en ce qui concerne une période de transition, pas plus d'ailleurs que ne le fait l'Union des fédérations des industries. Celle-ci déclare notamment, à la page 29 de son rapport, que si on instaure une tarification à fourchette, comme la Commission européenne en a l'intention, il ne fait pas de doute que certains pays seront immédiatement tentés de réglementer les prix dans toutes les branches des transports.

Vous connaissez, Monsieur le Président, la mentalité de bien des gouvernements de la Communauté et vous savez combien les esprits même les plus libéraux ont une tendance particulièrement dangereuse à réglementer.

Ce sont précisément cette application rigoureuse du système et son instauration définitive que la commission des transports du Parlement refuse d'accepter.

Or, c'est ainsi que les choses risquent de se passer. A ce point de vue, l'avis du Comité économique et social contient, à la page 4, un passage fort révélateur. Il y est dit notamment que lors d'une discussion avec des représentants de la Commission européenne il est apparu que le système de tarification à fourchette devrait être considéré comme un but final et permanent.

Je constate d'autre part que cette conception est également rejetée dans la résolution de la commission des transports du Parlement.



**Kapteyn**

Personnellement, je m'oppose à l'introduction du système de tarification à fourchette durant la période transitoire. Cette manière de voir est partagée par notre groupe, mais nous avons néanmoins adopté le système en tant que mesure de transition dans le sens préconisé par M. Müller-Hermann.

Je voudrais cependant que la Commission européenne me dise comment elle conçoit le système de tarification à fourchette en face des divers problèmes que posent de nombreux tarifs appliqués dans la Communauté.

Il ne peut, par exemple, être question d'une tarification à fourchette dans les transports réguliers de voyageurs. Comment faut-il, d'autre part, en envisager l'application dans le cadre des mesures tarifaires prévues par la politique agricole, ou encore à l'égard des tarifs de soutien régionaux, de ceux qui résultent de la politique d'aménagement du territoire et des tarifs sociaux ?

J'aimerais bien qu'on me renseigne à ce sujet, car je ne puis me figurer comment une tarification à fourchette pourrait fonctionner lorsqu'on veut accorder une aide spéciale à une région.

Comment pourrait-elle en outre prévenir les distorsions dues au changement du niveau des tarifs par rapport au niveau précédent et les difficultés qui en résulteront dans certaines régions ? A ce propos, M. Engelbrecht-Greve a attiré l'attention, à l'époque, sur ce qui s'est produit dans une région de l'Allemagne du Nord.

Comment peut-on fixer la limite inférieure des prix dans cette tarification à fourchette ?

Le rapporteur estime qu'elle peut être souhaitable au cours de la période transitoire, mais il n'en est pas moins très sceptique quant à la fixation de la limite inférieure des prix.

Dans son rapport, il souligne même que les bases sur lesquelles s'appuie la Commission européenne — les coûts à court terme et ceux à long terme pour autant qu'ils varient en fonction du volume de la production — contiennent les germes d'une concurrence ruineuse que la Commission a pour tâche, mais aussi pour devoir, d'éviter. En partant, de la manière qu'elle a indiquée, des coûts à court terme et des coûts à long terme, pour autant qu'ils soient variables, elle va fatalement ou devant d'une concurrence ruineuse.

Nous sommes tous d'accord sur l'objectif final. Il ne suscite aucune contestation à la commission des transports. Le seul point litigieux qui subsiste a trait à la période de transition. Selon moi, ce n'est pas tellement grave. Le rapporteur a déjà souligné que le but ne sera pas rapidement atteint. C'est en 1952 que, pour la première fois, j'ai présenté un rapport sur les transports au Conseil de l'Europe. Il y a de cela dix ans. Depuis lors, nous n'avons guère fait de pro-

grès, bien que des parlementaires de milieux et tendances les plus divers aient insisté pour qu'on aille de l'avant. J'ai malheureusement atteint un certain âge ; je n'assisterai plus à la réalisation de la politique commune des transports ; mais je ne me fais pas de soucis à cet égard car d'autres que moi reprendront mon travail et s'en acquitteront probablement mieux que je ne l'ai fait. Le problème n'est pas là. Je sais également qu'il faudra longtemps avant que le système tel que je le conçois et continuerai à le concevoir puisse être entièrement appliqué.

Pour caractériser enfin la tarification à fourchette, le mieux serait, je pense, de reprendre les termes de M. Müller-Hermann. Il a dit notamment dans son rapport qu'il n'existe pas de points de référence précis pour déterminer la limite inférieure des prix dans les tarifs à fourchette.

Vous comprendrez donc, Monsieur le Président, que notre groupe considère que la solution que je propose est meilleure.

Néanmoins, il est prêt à adopter la tarification à fourchette pour la période transitoire. Ainsi tous les membres de la commission des transports seront-ils solidaires devant la Commission européenne et le Conseil de ministres.

*(Applaudissements)*

**PRÉSIDENCE DE M. FOHRMANN**

*Vice-président*

**M. le Président.** — La parole est à M. Brunhes.

**M. Brunhes.** — Monsieur le Président, je voudrais ne pas apporter dans ce débat uniquement des critiques, mais exprimer ce que pensent beaucoup d'entre nous sur le caractère constructif du mémorandum.

Je voudrais surtout, comme suite à ce qui a été décidé par notre commission et en fonction de l'approbation unanime donnée par notre Assemblée, le 20 décembre 1961, au rapport présenté par M. Kapteyn, rappeler quelques-uns des principes qui guident cette politique commune des transports, telle qu'elle est exposée dans le mémorandum et telle que notre commission l'accepte.

D'abord, trois principes. Nous avons tous été d'accord sur l'applicabilité aux transports des règles générales du traité. Ce principe est très important et l'on peut en tirer de très nombreuses conséquences.

Nous avons été d'accord aussi sur l'autonomie financière des entreprises de transport qui doivent être traitées comme les autres catégories d'industrie et ne doivent pas être considérées comme de simples outils mis à la disposition des pouvoirs publics pour faire des politiques économiques nationales ou régionales.

**Brunhes**

Enfin, nous avons plusieurs fois, au sein de notre commission — le mémorandum en parle un peu — rappelé que, à notre avis, les problèmes de transports aériens et maritimes, comme toutes les industries et tous les commerces, à l'intérieur de nos six pays, relèvent du traité de Rome, bien que l'application, en ce qui les concerne, ne puisse se faire sur la base des principes contenus dans le titre IV. D'ailleurs, nous serons bien obligés de nous occuper de ces problèmes, d'abord parce que le cabotage lui-même peut faire une concurrence directe aux autres modes de transport et ensuite parce que, si le Royaume-Uni adhère un jour à nos Communautés, l'étude du problème des transports maritimes deviendra capitale.

Je pourrais, s'agissant des tâches à entreprendre, d'après le mémorandum et d'après nous, pour arriver à une politique commune, les résumer en trois très courts chapitres : le premier sur l'accès au marché, le deuxième sur la politique commune, le troisième sur les harmonisations nécessaires pour y aboutir.

L'accès des transports au marché se décompose en un accès quantitatif et un accès qualitatif.

Sur le plan de la quantité, pour les transports internationaux d'abord, il faut accepter de maintenir les accords des contingents bilatéraux qui existent, tout en souhaitant les élargir et les modifier afin d'arriver à un contingent communautaire.

Sur le plan qualitatif, il faut que nous soyons d'accord pour que l'accès à la profession comporte un minimum de connaissances, soit après une formation professionnelle sérieuse, soit par épreuve directe pour ceux qui sont déjà transporteurs. Les risques que courent les transporteurs routiers eux-mêmes et ceux qu'ils font courir aux autres justifient amplement le contrôle d'un accès à la profession qui devra être l'objet des préoccupations des organismes communautaires.

A mon avis, la politique commune peut se résumer en trois points importants.

D'abord, les contingentements. Ainsi que je viens de le dire, je crois à la nécessité de maintenir les contingents par accords bilatéraux. Il ne peut y avoir de saine politique de transports si les capacités de transports ne sont pas adaptées aux besoins. En effet, si elles sont inférieures aux besoins, une véritable crise touche l'économie ; si elle leur sont très supérieures, il s'ensuit un avilissement des prix et une crise dans l'industrie des transports.

Dans ce domaine, il convient par conséquent d'étudier les conjonctures, ce qui permettrait d'adapter autant que possible les capacités aux transports prévus.

Nous sommes également partisans de la liberté des transports pour compte propre, sans chercher immédiatement à dire ce que l'on entend par ce mode de transport, tant que nos six pays ne seront pas arrivés à se mettre d'accord sur une définition commune.

Enfin, à propos des contingents, la libéralisation prévue à l'article 132 du mémorandum en matière de transports irréguliers ou occasionnels de voyageurs pose pour nous un problème : nous ne croyons pas que cette libération soit possible sans que soient prises des mesures sévères et efficaces pour protéger les services réguliers.

Je me permets de rappeler ici ce que j'ai dit en commission. Nous savons que, sous le nom de transports touristiques ou occasionnels, on arrive, pendant certaines saisons favorables, à ruiner complètement la rentabilité des entreprises de transports réguliers de voyageurs qui, précisément, ne peuvent trouver qu'à ces moments-là les recettes leur permettant de subsister lorsqu'il n'y a ni transports touristiques ni transports occasionnels.

Il y a donc intérêt, Messieurs les membres de la Commission exécutive, à envisager la libéralisation des transports irréguliers ou occasionnels, mais avec des protections sur les mêmes itinéraires en faveur des transports réguliers fonctionnant toute l'année : tarifs, itinéraires, autorisations de prendre ou de déposer des voyageurs. Ces protections sont indispensables en particulier dans les zones frontalières.

En matière de tarifs — M. Kapteyn ne pourra dire le contraire —, il n'y a pas de coordination ni de politique commune sans une politique tarifaire basée sur les coûts et faisant l'objet d'une publicité préalable. Le rêve de certains de nos collègues d'une tarification individuelle ne peut être réalisé dans les conditions actuelles, car il y aurait autant de tarifs que d'entreprises. Nous pouvons, par contre — cette suggestion a rallié la majorité sinon l'unanimité de notre commission au terme de débats qui, à Anvers, nous ont menés fort tard dans la nuit — nous pouvons, comme l'ont proposé la Commission exécutive et la commission parlementaire, accepter une tarification.

Je crois personnellement que cette tarification ne peut être élaborée que par les professionnels et contrôlée par les pouvoirs publics. En effet, il faut, si l'on veut établir une tarification, qu'elle soit étudiée en fonction du matériel et du trafic.

Une telle tarification, grâce à des fourchettes assez ouvertes, avec un maximum et un minimum fixés, pour chaque mode de transport, d'après les éléments techniques du coût de ce transport, doit permettre au client de faire jouer la concurrence et d'obtenir un prix pouvant varier à l'intérieur de ces fourchettes, comme cela résulte d'ailleurs de l'esprit de liberté et de concurrence du traité de Rome.

Un troisième point de la politique commune concerne les discriminations.

Le rapport de M. Müller-Hermann a raison de soutenir le point de vue de la Commission économique européenne pour la suppression des discriminations. Il faut les définir ; elles l'ont d'ailleurs été très bien

**Brunhes**

dans le rapport de M. Kapteyn dont, pratiquement, la conclusion est qu'une discrimination aboutit, pour les transports, à une différenciation tarifaire injustifiée.

Quant aux mesures de soutien, nous pensons qu'elles ne sont acceptables que pour des buts précis, que, limitées dans le temps, elles doivent faire l'objet de publicité et cesser dès que disparaissent les conditions qui les ont provoquées.

Ces trois principes de politique commune appellent auparavant des harmonisations qui sont de trois ordres.

D'abord d'ordre social. La politique commune doit envisager une harmonisation sociale, mais conforme aux réalités. Il ne s'agit pas d'une discussion paritaire même dans le genre à trois partenaires, comme au Bureau international du travail. J'ai assisté moi-même à la commission des transports internes du B.I.T. et je ne voudrais pas que notre Europe s'enlisât dans des discussions qui durent des années pour n'aboutir à rien. Il faut d'abord essayer d'harmoniser les charges que supportent les transports en Europe en raison des heures supplémentaires qui sont très variables suivant les pays. C'est un problème relativement facile à régler parmi ceux que posent actuellement les prix de revient.

Un deuxième point concerne la durée et les conditions de travail, en particulier l'obligation d'avoir deux chauffeurs suivant les tonnages, les parcours, les durées de conduite et de repos. Mais je crois que nous ne devons pas nous lancer dans l'étude des problèmes de salaires, tout au moins avant l'époque où nous aurons obtenu, comme je l'espère, la création d'une monnaie européenne.

Je crois, par contre, que les niveaux de vie dans l'industrie des transports s'aligneront logiquement sur les plus élevés. Nous avons constaté de grands changements en France chez les camionneurs venant de pays voisins. Il y a quelques années, ils ne faisaient aucune dépense et vivaient sur les provisions qu'ils apportaient avec eux ; maintenant, ils ont aligné leur train de vie sur celui, largement plus élevé, des chauffeurs de camions français.

Je crois que c'est d'ailleurs la règle qui va s'instituer de plus en plus dans notre Europe avec la liberté de transport des marchandises et la liberté de circulation des personnes. Il est fort heureux que le niveau social s'aligne sur les niveaux les plus élevés.

Après l'harmonisation sociale, il faut envisager l'harmonisation fiscale, c'est-à-dire non seulement le régime fiscal des modes de transport, mais aussi les impôts sur les véhicules, sur les carburants, sur les accessoires, et les prestations de service.

Messieurs, un très vaste travail vous attend à la Communauté économique européenne, d'autant plus que l'examen approfondi de ces problèmes révèle des divergences absolument ahurissantes.

Enfin, une harmonisation technique s'impose. Il faut essayer de rapprocher les normes techniques : taille des véhicules routiers et fluviaux, pour rechercher la meilleure productivité. Nous ne considérons nullement que la taille des véhicules, aussi bien pour la voie d'eau que pour la route, doit être limitée en fonction des voies utilisées. La solution constructive et d'avenir consiste à développer les autoroutes, les canaux, la canalisation des fleuves afin de leur permettre de s'adapter à un trafic qui augmente sans cesse.

Dans ce domaine de l'harmonisation technique, des accords communautaires peuvent être conclus dans des délais relativement peu importants.

En conclusion, je tiens, ainsi que l'a fait notre rapporteur, à donner mon accord sur l'ensemble des principes développés dans le memorandum. Je félicite la Commission exécutive du travail qu'elle a accompli. A partir du moment où elle voudra bien s'orienter avec plus de précision, comme elle incite elle-même les gouvernements à le faire, vers la réalisation matérielle d'un certain nombre des points que je viens d'exposer, l'exécution progressive de ces mesures nous amènera au véritable marché commun des transports qui, ne l'oublions pas, par ses influences et par sa structure, sera un élément essentiel du marché commun tout court de nos six pays.

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** — La parole est à M. Engelbrecht-Greve.

**M. Engelbrecht-Greve.** — (A) Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, il est certain que l'objectif que nous nous sommes fixé, développer une politique commune des transports, pose un problème extrêmement compliqué. Je n'ai nullement la compétence requise pour en discuter tous les points ; aussi me limiterai-je à deux de ses aspects seulement : d'abord, j'attirerai votre attention sur l'étroite connexion qui existe entre la politique agricole commune et la politique commune des transports ; ensuite, je vous donnerai mon avis sur les effets qu'entraîne une politique commune des transports en matière de politique régionale.

La Commission a déclaré dans l'introduction de son memorandum, et il faut l'en féliciter :

« La politique commune des transports doit se placer dans le cadre de la politique générale de la Communauté. Il faudra tenir compte des exigences de la politique régionale et de la politique agricole commune. »

Je suis très heureux que la Commission se soit exprimée aussi clairement. Elle dit également au paragraphe 80 :

« Sur le plan tarifaire, l'article 80, paragraphe 2, du traité permet de tenir compte des exigences

**Engelbrecht-Greve**

d'une politique économique régionale ainsi que des problèmes de localisation des activités économiques qui s'y rattachent, malgré l'interdiction des tarifs de soutien formulée au premier paragraphe du même article.

« De même, la nécessité d'accroître la productivité de l'agriculture, d'assurer un niveau de vie équitable à la population agricole, de tenir compte des structures défavorisées de l'agriculture de certaines régions et de l'écoulement de leurs productions, peut s'inscrire et s'harmoniser aisément dans le cadre des aménagements tarifaires que le traité lui-même permet. »

Il me semble, Monsieur le Président, qu'en faisant cette déclaration la Commission adopte une position parfaitement claire.

Je rappellerai à ce propos que déjà dans ses propositions relatives à l'agriculture la Commission avait parlé de l'importance particulière que la politique des transports revêt pour la politique agricole. Je rappellerai aussi que, dans son rapport, M. Lücker a dit que l'organisation des marchés agricoles dépendait en grande partie du degré d'unification que l'on parviendra à donner aux principes et aux réglementations en vue d'une politique commune des transports.

Or, notre discussion est de la plus haute actualité en ce moment précis où à Bruxelles on est arrivé à un accord sur l'organisation des marchés agricoles. Déjà dans la première partie de son rapport, M. Kapteyn avait consacré un chapitre particulier à la question « transports et agriculture ». Il y aboutissait à la conclusion que les transports constituent une partie du processus de production et qu'ils sont même l'un des principaux facteurs de production.

Cette constatation est d'une grande importance pour l'agriculture. Elle permet de se rendre compte que les rémunérations de prestations de transport jouent un rôle de premier ordre dans la structure des coûts des différentes entreprises agricoles ; il est certain qu'on peut se servir de la politique générale des transports ainsi que des tarifs de transports pour exercer une influence considérable sur le niveau des coûts de l'agriculture.

Bien entendu — et je voudrais particulièrement insister là-dessus — nous devons en même temps reconnaître que les transports en soi constituent un secteur économique indépendant. Mais je me félicite de ce que notre commission des transports ait à son tour déclaré à l'unanimité que les transports devaient tenir compte des problèmes spéciaux que posent les produits agricoles en raison de leur nature particulière.

En règle générale, le transport des produits agricoles est plus délicat que celui des produits industriels. Ils ne sont pas rassemblés dans quelques centres de triage, il faut généralement les chercher sur place par transport à longue distance ; en outre, les arrivages sont irréguliers dans le temps. A cela s'ajoute que la

plupart des produits agricoles occupent beaucoup de place par rapport à leur poids et qu'il s'agit souvent de denrées périssables. Dans l'intérêt de l'agriculture, il faut donc tenir compte de ces particularités et de ces impératifs.

D'autre part, il y aura certainement lieu de prévoir dans plusieurs cas des mesures de tarification des frets. Je partage l'opinion du rapporteur lorsqu'il dit que les mesures tarifaires en faveur de l'agriculture ne doivent pas être prises au détriment de la rentabilité des transporteurs. Au cas où, pour une question d'intérêt général, on doit favoriser la structure des coûts de l'agriculture au moyen de la formation des tarifs, c'est à l'Etat de fournir la compensation, soit auprès du transporteur, soit auprès du producteur agricole lui-même.

Etant donné que ces derniers mois le Conseil de ministres a décidé à Bruxelles d'introduire le système des prix indicatifs pour les céréales par exemple, il me semble indispensable de rappeler une fois encore, dans cet ordre d'idées également, la diversité des tarifs de fret actuellement en vigueur dans les différents pays de notre Communauté. D'après une enquête d'avril 1961 de l'Institut des transports agricoles de Schönberg im Taunus, on voit que pour le transport d'une tonne de blé, dans des wagons de 20 t, par exemple, les coûts de fret ferroviaire pour une distance de 800 km atteignent en Italie 26,66 DM, en France 30,28 DM et dans la République fédérale 63,10 DM. Je pourrais citer plusieurs autres exemples de ce genre.

Cela signifie évidemment une distorsion grossière de la concurrence, capable de compromettre sérieusement la mise en œuvre du marché commun agricole ; aussi faut-il intervenir énergiquement afin d'éliminer ces discriminations. Pour ma part, je pense que l'élimination de cette distorsion devrait se fonder sur la détermination des coûts proprement dits des différents transporteurs dans chaque pays de notre Communauté.

Il est évident, comme vient de le dire M. Brunhes, qu'en raison de toutes sortes de charges de caractère fiscal ou autre, on ne pourra pas éliminer immédiatement toutes les distorsions. Mais au moins les plus frappantes d'entre elles — la différence est de 200 à 300 % pour le prix de transport d'un pays à l'autre pour un même produit et une même distance — seraient-elles éliminées.

La politique régionale est étroitement liée à la politique des transports. A ce propos, on fait souvent une distinction entre l'importance que revêtent en matière de politique régionale d'une part la construction d'une voie de transports et, d'autre part, les mesures tarifaires. Il est certain qu'une politique régionale ne peut consister uniquement en mesures tarifaires — j'en suis également convaincu —, mais qu'elle doit impliquer toute une série de mesures, afin que toutes les parties de notre Communauté puissent bénéficier d'un développement économique régulier.

**Engelbrecht-Greve**

La construction des voies de transport de tout genre est indubitablement de la plus grande importance pour le développement économique d'une région. De même, les mesures fiscales, les méthodes d'implantation industrielle, la formation professionnelle, la politique de crédit, les subventions directes, etc. jouent un grand rôle. Mais j'insisterai une fois encore sur le fait qu'à mon avis la politique tarifaire doit à son tour faire partie de ces mesures générales. Je ne veux pas y revenir en détail ; les deux rapports s'en sont déjà occupés.

L'article 2 de notre traité dit expressément qu'il faut promouvoir un développement harmonieux des activités économiques dans l'ensemble de la Communauté. Je crois que notre politique commune des transports en constitue un moyen. Il est de bon augure que, sur initiative de la Commission, une conférence se soit réunie en décembre dernier pour étudier les problèmes économiques que pose la politique régionale. J'ai lu attentivement les communications qui y ont été présentées, ainsi que les conclusions, ce qui m'a permis de constater que cette conférence, elle aussi, a fait une certaine place à la politique commune des transports. Je me limiterai pour aujourd'hui à ces deux questions.

Permettez-moi d'ajouter encore un mot à propos d'une question qui a déjà été discutée ici. Je suis en principe partisan d'une réglementation en vue de limiter l'accès des moyens de transports au marché, mais je ferai observer que cette limitation de capacité ne doit en aucun cas compromettre ou perturber le bon fonctionnement des services de transports en période de pointe. A ce propos, je songe également à l'agriculture, avec ses arrivages saisonniers de récoltes. Mais je pense que nous sommes tous d'accord sur ce ce point.

Etant donné le stade de développement déjà fort avancé de la politique agricole commune, je terminerai en souhaitant que, dans l'élaboration d'une conception commune des transports, nous passions aussi rapidement que possible de la phase des discussions à celle des propositions précises.

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** — La parole est à M. Faller.

**M. Faller.** — (A) Monsieur le Président, les interventions des orateurs qui m'ont précédé, et notamment celle de M. Kapteyn, me permettront de me limiter à quelques observations. Je parlerai d'un seul problème ; il a été traité tant dans le rapport de décembre de M. Kapteyn que dans le présent rapport de M. Müller-Hermann : l'effet des obligations économiques ou politiques étrangères à l'entreprise qui incombent à certains transporteurs de nos pays d'Europe.

Dans cet ordre d'idées, l'obligation d'exploiter et de transporter continue à occuper une place prépondérante. A vrai dire, je m'écarte ici quelque peu des

déclarations du rapporteur qui estime qu'étant donné l'offre des transports par route, l'obligation d'exploiter et de transporter ne revêt plus son importance de jadis. Je crois au contraire que ce sont précisément les transports routiers qui ont permis d'apercevoir d'une part les catégories de fret ayant déjà fait l'objet de dispositions sur l'obligation d'exploiter et de transporter et de constater, d'autre part, qu'en dépit de l'offre du transport par route ces dispositions continuent à être appliquées pour ces mêmes frets, notamment pour ceux qui ne sont absolument pas rentables pour les transporteurs.

A propos des obligations politiques, je dirai rapidement un mot de la portée des charges sociales qui incombent à des transporteurs d'une certaine importance. Les parlements nationaux des différents pays devraient dès à présent inclure ces charges dans leurs budgets sociaux, contribuant ainsi à éliminer une distorsion de la concurrence dans l'économie des transports. J'espère que la Commission et le Conseil exerceront une certaine pression afin que les parlements nationaux adoptent ce système avant que la Commission et le Conseil n'aient de leur côté pris une décision définitive.

Dans le présent rapport, on constate que différents pays s'efforcent actuellement soit d'éliminer les tarifs sociaux, soit d'inscrire au budget de l'Etat les charges qui en résultent. Vous comprendrez aisément que nous autres socialistes militons plutôt en faveur de la seconde solution. Je suis convaincu que la plus grande partie du Parlement européen accepte ce principe.

Je me félicite tout particulièrement de ce que le rapporteur ait déclaré sans ambiguïté que toutes les obligations étrangères à l'entreprise ainsi que les obligations politiques imposées par le gouvernement devaient être supportées par celui qui dicte cette obligation, et je me félicite notamment de ce qu'il estime à son tour que l'on doit remplir ces obligations sans tenir compte de la situation commerciale de l'entreprise à qui elles incombent, le seul critère déterminant étant de savoir si et à quel point les intérêts commerciaux de l'entreprise sont lésés en raison de ces charges. Je suis particulièrement heureux de cette observation de notre rapporteur parce que dans la République fédérale d'Allemagne, par exemple, il existe précisément une réglementation que nous estimons erronée.

Telles étaient, Monsieur le Président, les quelques observations que je tenais à faire.

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** — La parole est à M. Rademacher.

**M. Rademacher.** — (A) Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, répondant à la prière de M. le Président, je voudrais pour ma part contribuer à ce que cette discussion soit aussi brève que possible.

**Rademacher**

Aussi vous renverrai-je, pour les questions générales, à l'exposé que j'ai eu l'honneur de faire ici le 20 décembre, lors du premier grand débat sur les transports, et je ne m'arrêterai qu'à quelques secteurs particuliers, peut-être un peu en marge de l'« intégration des transports », mais qui sont du plus haut intérêt pour les transports internationaux : je veux parler de l'économie portuaire, de la navigation maritime et de la navigation aérienne.

Permettez-moi cependant d'examiner d'abord deux problèmes généraux, en commençant par l'égalité qui doit nécessairement régner entre l'harmonisation et l'intégration.

Je crois qu'il est difficile de citer un exemple plus éloquent que celui que vient de nous donner M. Engelbrecht-Greve à propos de la différence de fret que présentent trois pays en matière de céréales. Ces différences que l'on observe dans le domaine des tarifs, elles existent également dans celui des charges fiscales, mais elles sont plus sensibles encore dans le secteur des charges sociales et des conditions de travail.

Bien qu'en commission j'ai finalement voté pour le compromis que proposait le rapporteur, je n'étais au fond pas tout à fait d'accord que l'on crée encore de nouvelles institutions, que l'on réunisse encore de nouvelles conférences en vue de résoudre la question décisive de l'égalité des conditions de travail dont M. Brunhes a si bien parlé. Lorsque l'on décide de poser des principes généraux de cet ordre — sur lesquels il faudrait tout d'abord prendre l'avis de Bruxelles — on devrait tout de même faire quelque peu confiance à l'exécutif, notamment en ce qui concerne la définition des mesures qui, dans le cadre des institutions existantes, lui paraissent applicables au principe en question.

Avant d'aborder mon domaine particulier, je parlerai encore des pipe-lines, question dont M. Müller-Hermann a particulièrement souligné l'importance. Grâce aux développements auxquels on a assisté, notamment leur utilisation pour le transport de produits raffinés, de minerais et de charbon, les pipe-lines sont devenus un mode de transport *sui generis* qui doit être traité comme tous les autres modes de transport.

A vrai dire, en matière d'investissements, mon point de vue est quelque peu différent de celui que défendent les milieux dirigistes. Je suis d'avis que les investissements faits pour les pipe-lines sont un risque que les entrepreneurs doivent supporter eux-mêmes ; à eux de savoir jusqu'à quel point ils peuvent s'engager. Certes, les questions d'ordre économique doivent toujours être étudiées à fond, et il faut notamment se demander si dans bien des cas il n'est pas préférable d'en rester aux modes de transport de type classique.

J'en arrive aux domaines particuliers dont je me propose de vous entretenir. Je parlerai d'abord de l'économie portuaire qui doit être en principe com-

prise dans l'intégration. Je crois que l'intégration que poursuit le marché commun intérieur ne concerne que certains aspects des fonctions particulières qu'assume l'économie portuaire dans les ports maritimes. Elle les concerne sans aucun doute, mais il reste à savoir si le fameux règlement n° 11, arrêté aux termes de l'article 79, ne suffit pas dans les grandes lignes. Si, en vertu de règlements adéquats, on soumettait toute l'économie portuaire à l'obligation d'information, on verrait les influences qu'exerce ou les préjudices que cause dans le domaine des transports de la C.E.E. cette économie portuaire, véritable Janus au visage tourné à la fois vers l'intérieur — en raison de l'intégration intérieure des pays — et vers l'extérieur.

Il faudrait également veiller soigneusement, dans le cadre de l'intégration, à ne pas canaliser les courants de transports vers les différents ports maritimes au moyen de mesures dirigistes. Il existe en effet des différences énormes entre les ports maritimes. Il y a d'abord les ports de marchandises en gros, puis les ports de marchandises au détail, les ports spécialisés dans la navigation intérieure et des ports particuliers de chemins de fer. C'est pourquoi il faut laisser à ces ports une grande marge de vie propre dans le développement de leur capacité et de leur concurrence et, partant, de leurs investissements.

Aussi suis-je très heureux de pouvoir m'appuyer à ce propos sur quelques remarques de M. Kapteyn. Il a signalé expressément qu'il existait, notamment dans la partie septentrionale et la partie méridionale de l'aire de la C.E.E., des ports qui exigent en tout état de cause un régime particulier ; il a cité à juste titre Lübeck, Hambourg et Trieste — pour donner des exemples à la fois du nord et du sud — montrant le rôle capital que joue, dans le cas de ces ports, leur situation politique en bordure, et cela du point de vue de la politique générale et non seulement de la politique des transports. La remarque de M. Kapteyn concernant Marseille et Amsterdam — où certaines évolutions dans les pays d'outre-mer ont créé une situation particulière — était, elle aussi, judicieuse à tout point de vue.

Si l'on veut rapprocher davantage l'économie portuaire de la politique générale des transports, je crois qu'il suffirait d'exiger qu'on lui applique du moins les dispositions générales du traité, par exemple celles qui concernent le droit d'établissement et l'harmonisation fiscale et sociale dont j'ai déjà parlé. A elles seules, elles entraîneraient déjà une forte intervention dans les différents ports maritimes. Il ne faut pas oublier non plus que les tarifs de concurrence et de soutien sont évidemment applicables pour l'entrée dans les différents ports et pour la sortie.

Qu'il me soit permis de rappeler à ce propos que les mesures de soutien prévues doivent tenir compte des exigences régionales et politiques particulières.

Une connexion étroite existe évidemment entre l'économie des ports de mer et la navigation maritime.

**Rademacher**

J'aurais aimé que la division des transports de Bruxelles eût tout d'abord essayé d'obtenir une décision générale du Conseil de ministres, comme le prévoit expressément le paragraphe 2 de l'article 84. Pour moi, cette nécessité est absolument indépendante de la question juridique qui, elle aussi, fait encore l'objet de discussions. Est-il seulement possible d'aborder les problèmes de la navigation maritime avant d'avoir résolu les questions juridiques ? Cette remarque vaut de même pour la navigation aérienne. J'admets qu'une certaine partie de la navigation — en particulier le cabotage — peut exercer une influence notable sur les autres modes de transport (navigation fluviale, rail, route). Il ne faut pas oublier que cette partie de la navigation maritime générale — le cabotage, la navigation européenne de ligne ainsi que la navigation affrétée — déborde déjà largement l'espace actuel de la C.E.E. La Chambre de l'industrie et du commerce d'Amsterdam a soulevé ces jours-ci la question de savoir ce qui se passerait si la navigation maritime faisait l'objet d'une intégration si vaste. Si une réglementation était arrêtée dans ce sens, la navigation maritime deviendrait une entente et devrait obligatoirement être déclarée comme telle à la C.E.E.

Le mémorandum de la C.E.E. dit expressément que le processus d'intégration doit tenir compte de la situation particulière de la navigation maritime. Sans doute, les auteurs ont-ils pensé en premier lieu aux conférences internationales sur la navigation maritime ; contrairement au mémorandum cité par M. Kapteyn, l'industrie européenne, les usagers et notamment la commission des usagers de la Chambre internationale de commerce de Paris les ont encouragées, reconnaissant leur utilité pour la navigation maritime considérée comme mode de transport. Depuis peu — et il faut s'en féliciter — l'élimination de certaines difficultés et insuffisances de coordination qui caractérisaient ces conférences a été confiée à des commissions communes de transporteurs, commissions qui fonctionnent d'ailleurs déjà dans la plupart des États membres de la C.E.E. et qui fusionneront un jour en un comité des transporteurs unique auprès de la Chambre internationale de commerce. Peut-être suis-je allé un peu trop loin dans mon exposé, mais je tenais à insister sur la position particulièrement délicate de la navigation maritime ainsi que sur sa portée qui s'étend bien au delà de l'aire de la C.E.E.

Ce que je viens de dire de la navigation maritime est, dans l'ensemble, également vrai pour la navigation aérienne. Ici encore, il vaudrait mieux attendre que le Conseil de ministres ait pris une décision en application de l'article 84, paragraphe 2. Certes, je me rends parfaitement compte de l'insuffisance des transports aériens en Europe. Peut-être est-il permis d'espérer que l'Air-Union se transformera en un réseau de transports européen. Mais, à mon sens, tant pour le fret que pour le transport des passagers, elle ne pourra atteindre sa pleine capacité que si elle conclut des accords multilatéraux sur les horaires de vol et la

collaboration technique. Au cours d'un débat qui a eu lieu sur les transports au parlement de mon pays, j'ai affirmé dernièrement que ce n'est qu'à cette condition que la navigation aérienne pourra sortir de ses déficits. Tous mes collègues qui utilisent les transports aériens pour répondre à leurs diverses obligations — ou par goût, en dehors de toute obligation — savent fort bien quelle est à cet égard la situation en Europe. Les conditions sont les mêmes que pour la navigation maritime ; là encore, nous devons être très prudents. Les liaisons internationales établies grâce à l'I.A.T.A. et à l'O.A.C.I. (cette dernière de caractère plus technique) ne doivent subir aucun préjudice, même si seule une partie des transports aériens était comprise dans l'intégration.

Dans le peu de temps qui me reste, je ne ferai qu'effleurer la question des prix. Les orateurs qui m'ont précédé ont dit des choses fort importantes à ce sujet. Je veux simplement m'adresser en toute amitié à M. Kapteyn. Il a parlé de la procession dansante d'Echternach et a pris cette coutume bien connue dans un sens très large. Cependant, Mesdames, Messieurs, il est tout à fait logique que dans la question de l'intégration des transports les usagers et les transporteurs s'affrontent. Il nous appartient, à nous et à la division des transports de la C.E.E., de trouver le juste milieu et il me semble que le mémorandum y est arrivé avec un bonheur particulier. C'est pourquoi je souscris à l'opinion de M. Brunhes qui estime qu'à ce point de vue le mémorandum sur la politique des transports peut et doit être considéré comme un élément tout à fait positif.

Nous sommes tous animés du désir d'instituer au plus tôt dans la C.E.E. des transports unifiés. Toutefois, un idéalisme d'intégration, si je puis m'exprimer ainsi, fondé sur de bonnes intentions n'y suffit pas. Comme dans la grande politique, il faut voir les réalités. Et c'est dans ce sens que vont nos vœux. Nous devons aborder l'intégration avec prudence, car — faudra-t-il donc le répéter toujours ? — les transports dépassent de beaucoup les limites de la C.E.E. Ils ont un caractère européen et subissent une influence internationale. Toute politique européenne des transports pratiquée dans la C.E.E. doit en tenir compte.

Je finirai par une anecdote amusante. Vous trouverez dans les journaux allemands du matin un mot du chancelier de la République fédérale d'Allemagne. Il a dit au cours d'une visite à Berlin : « Il faut veiller à ce que la C.E.E. ne devienne pas trop grande, sinon elle éclatera. »

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, il ne m'appartient pas de provoquer une discussion à ce sujet. Mais je voudrais dire en conclusion que pour l'intégration européenne des transports, l'espace, l'espace européen, ne saurait être trop grand si l'on veut tenir compte des particularités des transports.

(Applaudissements)

**M. le Président.** — La parole est à M. Posthumus.

**M. Posthumus.** — (N) Monsieur le Président, le traité prévoit, bien qu'en des termes assez vagues, la mise en œuvre d'une politique européenne des transports. Le développement du marché européen exige non seulement l'élaboration d'une telle politique mais notamment aussi celle d'une politique européenne de l'énergie.

A défaut d'une politique des transports qui suive de près l'évolution du marché et celle de l'économie générale et en l'absence d'une politique énergétique qui s'y adapte étroitement, ce développement risque d'être très rapidement entravé. Alors même que je suis de ceux qui auraient préféré trouver dans le traité une définition de la future politique européenne des transports qui fût en divers points différente, je pense qu'en tant que Parlement nous devons finir, d'une manière ou d'une autre, par en reconnaître la nécessité. Il nous faudra assurément tenir compte de certaines situations qui se sont créées dans nos pays et en Europe, et espérer — pour ma part j'y tiens beaucoup — que cette politique européenne des transports nous permettra de les redresser pour aboutir à une structure plus saine.

Actuellement, nous n'avons encore que des marchés de transport purement nationaux qui peuvent être subdivisés en une série de marchés régionaux. Si d'une manière générale ces marchés régionaux se ressemblent plus ou moins, ils se caractérisent néanmoins par certaines différences de structure, notamment en matière de tarifs. Outre ces marchés, il existe un transport international plus ou moins développé et régi par le moyen de contingents bilatéraux.

Nous espérons que la mise en place de la politique européenne des transports et l'aménagement du marché à l'échelle de l'Europe imprimera un dynamisme réel aux transports européens internationaux. Nous nous rendons cependant compte que des marchés nationaux et régionaux continueront à subsister à côté de transports européens internationaux désormais libérés — car je ne puis pas me le figurer autrement — de leurs contingents bilatéraux.

Tout de suite après avoir traversé cette phase — et je songe ici à un avenir un peu plus lointain — nous devons logiquement envisager la fusion progressive du marché international et des marchés nationaux ; c'est alors seulement que nous aurons un véritable marché européen des transports.

Monsieur le Président, j'ai voulu, en guise d'introduction, esquisser cet arrière-plan dont je pense que nous devons avoir une idée précise.

Quatre mois après la parution du rapport de M. Kapteyn, qui définit les vues de la commission des transports et du Parlement européen lui-même sur l'avenir des transports européens, M. Müller-Hermann a présenté — d'abord à la commission des transports

et ensuite au nom de celle-ci au Parlement — un rapport que nous avons adopté à l'unanimité, bien que certains d'entre nous aient cru devoir formuler quelques objections.

Ce rapport s'est limité à examiner le mémorandum de la Commission de la C.E.E. qui représente une première contribution de celle-ci à l'étude de la politique européenne des transports.

Je ne m'attarderai pas à la procédure que la Commission de la C.E.E. a suivie en l'occurrence. D'autres orateurs en ont déjà suffisamment parlé.

Confrontation parfaite de la politique que la Commission européenne a exposée dans le mémorandum avec les points de vue que nous avons défendus dans le rapport Kapteyn et ceux qui ressortent de l'avis du Comité économique et social, le rapport de M. Müller-Hermann est dans ses grandes lignes conforme à ce que nous avons consigné à l'époque dans le rapport Kapteyn. J'approuve donc la plupart des remarques que le rapporteur a faites sur le mémorandum. Cependant, il reste encore un seul point douteux sur lequel je reviendrai tout à l'heure.

On nous a soumis ensuite une proposition de résolution qui présente, sous une forme très succincte, les idées contenues dans les rapports de MM. Kapteyn et Müller-Hermann et sur lesquelles l'avis du Parlement est sollicité.

Les remarques que je ferai visent plus particulièrement certain passage de cette résolution, passage qu'on retrouve d'ailleurs dans les rapports en question, notamment dans celui de M. Müller-Hermann. Je ferai à ce propos une remarque concernant les fondements sur lesquels nous devons nous appuyer sinon voulons faire une politique européenne des transports.

Dans toutes nos déclarations, nous avons affirmé que les transports constituaient une activité économique autonome qui doit se dérouler sur la base du prix de revient. J'ajouterai immédiatement, et là aussi nous sommes tous d'accord, que les transports ont leur caractère propre, que tout leur développement économique montre qu'ils ont des caractéristiques bien à eux.

Après les remarques de M. Kapteyn, je n'ai guère besoin de répéter que l'attention que les pouvoirs publics n'ont cessé de leur consacrer ne prouve pas la nature particulière des transports. Ce caractère, cette structure propre des transports ont inévitablement amené les autorités, gardiennes de l'intérêt public, à s'occuper, dans un certain nombre de situations, de leur évolution.

Je songe par exemple à la notion de service public, à l'obligation de transporter imposée par les autorités, aux concessions accordées dans certains de nos pays, à la couverture du déficit des chemins de fer, à l'entretien de l'infrastructure et ainsi de suite.



## Posthumus

Le danger de l'action que les pouvoirs publics ont déployée au cours des siècles a toujours été, me semble-t-il, qu'ils obligeaient les transporteurs à exercer des activités dont ils ne parvenaient pas à couvrir les coûts.

Je voudrais insister sur le fait que lorsqu'une entreprise de transports — qu'elle appartienne à l'Etat ou à une société privée — est contrainte à travailler une année durant, et d'une façon globale, au-dessous du prix de revient, c'est-à-dire à enregistrer des pertes qui doivent être compensées par des apports étrangers, on en arrive, au fond, à subventionner les usagers au moyen de ressources qui proviennent généralement du trésor public, donc de la poche du contribuable.

Autre chose est de savoir si les méthodes de travail de ces entreprises ne sont pas insuffisamment efficaces et si, en augmentant leur efficacité, il n'eût pas été possible de les faire fonctionner sur une base économiquement saine. Mais quand on admet qu'il est dans l'ordre normal des choses que l'Etat subventionne certaines entreprises, il n'en résulte aucune avantage pour les transports. Que l'on donne la préférence aux entreprises publiques ou aux entreprises privées, il faut dire que c'est là une situation malsaine pour les unes et pour les autres et que, s'il faut malgré tout venir en aide aux usagers, le mieux serait en fin de compte que les pouvoirs publics leur accordent ouvertement des subventions directes. On éviterait ainsi en même temps de fausser la position concurrentielle des divers modes de transport.

Je dirai ensuite que la cause, la raison profonde de nombreuses difficultés que nous avons rencontrées dans ce secteur réside d'une manière générale dans le refus d'admettre que notamment l'augmentation de la capacité se répercute sur la structure tout entière des transports.

Les moyens les plus divers ont été utilisés pour porter remède à la situation : on a imposé des obligations, on a arrêté des mesures tarifaires, on a comblé les déficits. Mais on ne s'est pas suffisamment rendu compte que toutes ces mesures étaient devenues nécessaires à la suite de l'apparition d'une capacité excédentaire qui obligeait de nombreuses entreprises à travailler en dessous du prix de revient, et donc à perte. Le malaise dont souffre toute cette structure des transports a sa racine dans le fait que l'on n'a pas suffisamment surveillé l'accroissement de la capacité. Si on parvenait, du moins sur le plan théorique, à redresser la situation et à contrôler d'une manière suffisamment souple et efficace l'évolution de la capacité sur le marché européen en général et sur les marchés nationaux et régionaux en particulier, on se débarrasserait complètement, ou peu s'en faut, de toutes ces difficultés comme le contrôle des tarifs et tant d'autres mesures, sauf évidemment dans des circonstances particulièrement anormales, telle que par exemple une crise structurelle.

Les discussions de ces dernières années, et même les débats sur la politique européenne des transports,

n'ont guère fait ressortir cet élément qui découle de leur caractère particulier. On l'a négligé, on l'a redouté, on s'est cru incapable d'exercer un contrôle suffisant sur l'accroissement de la capacité, alors qu'en réalité il a été prouvé çà et là qu'on pouvait le faire d'une manière relativement simple, d'une manière qui était en tout cas bien plus simple que de surveiller les tarifs ou d'autres facteurs.

Vous connaissez ce caractère particulier, cette structure propre aux transports qui appellent la mesure dont je parle. Le mémorandum les définit, mais d'une manière qui me paraît nettement insuffisante. Il passe pratiquement sous silence le principe que je viens d'indiquer. A mon avis, le mémorandum reste assez superficiel lorsqu'il traite de la structure particulière des transports. On aurait pu dire que ce secteur se compose d'un certain nombre de marchés régionaux qui débordent les uns sur les autres, que l'offre y est constante mais que la demande ne l'est pas, qu'il ne peut pas accumuler des réserves de prestations, qu'il doit faire face à des pointes saisonnières, que le coût d'un chargement à l'aller dépend de la possibilité de prendre un chargement complet au retour.

Un taux d'utilisation constamment insuffisant est à l'origine de cette formation d'une capacité excédentaire, capable certes de faire face aux pointes saisonnières, mais que les transporteurs ont tendance à exploiter à un tarif inférieur au prix de revient. Cette capacité n'étant pas surveillée, la spirale des prix descend inévitablement ; de là, le recours à une réglementation des tarifs, à des mesures de protection contre la distorsion de la concurrence et à tant d'autres actions qui reviennent toutes à subventionner les usagers par le moyen des prestations de transport.

Toutes ces idées, tous ces problèmes fondamentaux, ne sont pas, à mon avis, suffisamment exposés dans le mémorandum. Je dirai d'ailleurs que je connais un autre mémorandum, bien plus mauvais encore, qui néglige davantage que celui de la Commission de la C.E.E. ces problèmes fondamentaux. Je veux parler du mémorandum que le gouvernement néerlandais a consacré aux transports. Comparé à celui-ci, le mémorandum de M. Schaus fait excellente figure ; la Commission de la C.E.E. ne doit cependant pas interpréter cela comme un jugement de valeur absolu.

Si vraiment nous voulons faire œuvre utile, nous devons agir sur la capacité. Toute autre solution, que ce soit une réglementation des tarifs ou l'application d'une tarification à fourchette, consisterait à mettre la charrue devant les bœufs, car ces mesures sont sans cesse éludées dans nos pays et en outre incontrôlables.

Cela n'empêche pas bon nombre d'experts en matière de transports de s'en tenir à l'idée que le contrôle des tarifs est le seul moyen de remédier à la situation. C'est ainsi que M. Brunhes et d'autres membres de la commission des transports ne parviennent apparemment pas à rompre avec cette tradition alors que j'essaie de montrer que la solution n'est pas là. Il faut

**Posthumus**

essentiellement la chercher dans le développement de la capacité, mais on trouve cela trop difficile, on ferme les yeux et on laisse subsister le mal.

On a cherché en effet la solution dans un contrôle des tarifs : d'abord, lorsqu'il s'agissait de monopoles, on a fixé des tarifs maximum ; ensuite, pour prévenir une concurrence déloyale, des tarifs minimum. Du fait que l'on travaillait au-dessous du prix de revient, il a fallu, à un moment donné, établir des tarifs minimum pour mettre les entreprises honnêtes à l'abri d'une concurrence déloyale. Bien que parfaitement compréhensible, ces interventions n'en reviennent pas moins à mettre la charrue devant les bœufs.

J'insiste sur le fait que le dirigisme ne m'inspire aucune crainte, mais que je suis de plus en plus convaincu que dans le secteur des transports la pire forme qu'il puisse prendre est celle d'une réglementation tarifaire. Je m'étonne que cette mauvaise forme de dirigisme trouve des partisans du côté libéral et que du côté socialiste on doive encore affirmer avec force qu'il faut abandonner ces procédés artificiels et rigides et que la surveillance de la capacité est l'unique manière de favoriser le développement des transports.

Ce dirigisme-là me paraît sain parce qu'il peut donner des résultats. Il permettrait en effet de mettre sur pied un système de transports qui fonctionnerait dans les meilleures conditions possibles, aux prix les plus intéressants. Aucun autre moyen — le passé en est témoin — ne semble autant que celui-ci répondre à l'objectif que nous nous sommes fixé.

Je suis heureux de constater que ce problème commence enfin à retenir l'attention. J'ai notamment l'impression que les milieux allemands se rendent compte peu à peu de l'importance que revêt la surveillance de la capacité. Je crois en outre qu'à leur tour les milieux de la Commission de la C.E.E. commencent — mais un peu tard, à mon avis — à en découvrir la signification réelle. Je suis curieux de savoir quelle place lui sera réservée dans le prochain document de la Commission de la C.E.E. Il m'est revenu que nous en recevrons une sans trop attendre.

Toutefois, je suis parfaitement conscient que ce changement d'opinion n'est encore qu'un début.

Lorsque les gouvernements belge, néerlandais et luxembourgeois réalisent, dans le cadre du Benelux, un accord qui, à l'instar de ce que fait le memorandum du gouvernement des Pays-Bas pour le marché des transports néerlandais, ne va pas plus loin qu'une simple libéralisation, ils nous reportent au XIX<sup>e</sup> siècle.

C'est une manière comme une autre de remettre tout en question. Elle empêche toute organisation saine et efficace du marché et conduit fatalement à une impasse.

Cet accord Benelux a été conclu avant la mise en place de la politique européenne des transports. C'est là un détail amusant et prometteur. Une fois de plus,

la pratique nous montrera que l'introduction de mesures tarifaires rigoureuses est le seul moyen de mettre de l'ordre dans les affaires. Les entrepreneurs consciencieux les respecteront plus ou moins, alors que ceux qui sont de mauvaise foi — et ils sont nombreux — s'efforceront d'en tirer le plus grand profit possible tout en les édulcorant. Et on finira de nouveau par se trouver en présence d'une forme de dirigisme aussi inopérante que factice.

Je ne m'étendrai pas davantage sur ce sujet. Ma contribution au débat aura été de mettre cet aspect de la question clairement en évidence. J'avais en effet l'impression que notre Parlement n'était pas encore suffisamment renseigné sur la situation réelle.

Différents points ont été examinés au cours de cette discussion. La seule chose que je voudrais dire encore, c'est qu'à mon avis une réglementation des capacités permettrait d'assainir d'une façon aussi souple que radicale la structure des transports internationaux et nationaux. J'ajouterai tout de suite que cette mesure en appelle une autre, non moins essentielle. En effet, il faudra faire en sorte que l'on puisse juger en toute connaissance de cause de la rentabilité des entreprises qui introduisent une demande en vue de l'obtention d'une concession, d'une nouvelle capacité ou d'un élargissement de leur capacité. Dès lors, toute entreprise qui s'adresserait pour cela à une institution européenne — et non à une institution nationale, car il s'agit en l'occurrence des transports internationaux — devrait lui ouvrir sa comptabilité pour prouver qu'elle couvre ses coûts de production, ce qui lui permet de prétendre à une participation accrue au trafic.

Je dirai encore au rapporteur et à certains membres de la commission des transports que je me félicite évidemment de voir que le rapport de M. Müller-Hermann rejoint plus ou moins celui de M. Kapteyn. Dans quelle situation étrange et — si je puis m'exprimer franchement — dans quel ridicule ne serait-on pas tombé si, après avoir approuvé à l'unanimité, au mois de décembre de l'année passée, un rapport sur les problèmes de transport, le Parlement en eût, quatre mois plus tard, adopté un autre, différent du premier sur des points essentiels ? De nombreuses voix se seraient élevées non seulement dans le monde des transports, mais dans l'Europe tout entière, pour se demander où les parlementaires européens avaient eu la tête.

La résolution contient fort heureusement un passage qui nous permet d'échapper à ce reproche, car il concilie en deux phrases vigoureuses deux éléments plus ou moins contradictoires. N'empêche qu'un lecteur attentif ne manquera pas de découvrir qu'il y a là deux énoncés quelque peu discordants.

Je suis d'accord avec le rapporteur M. Müller-Hermann, pour accepter une tarification à fourchette durant la période de transition, étant entendu que

**Posthumus**

dans l'avenir le seul critère valable sera de savoir si l'entreprise intéressée couvre ou non ses coûts de production.

Je ferai deux remarques sur ce point.

En premier lieu, je ne crois pas aux vertus d'une tarification à fourchette. Je crains qu'elle ne serve qu'à leurrer les milieux européens des transports, car sur un marché où un excédent de capacité est chose courante et où la capacité est normalement disponible, le tarif à fourchette s'oriente automatiquement vers la limite inférieure.

On aurait agi plus correctement, me semble-t-il, si le rapporteur et la commission parlementaire n'avaient pas employé le terme de « tarification à fourchette », mais déclaré honnêtement qu'ils envisageaient d'instaurer un tarif minimum.

Je ne connais que de rares cas d'une position de monopole et encore quelques rares situations — je songe par exemple aux pointes saisonnières dans la navigation rhénane lors desquelles il peut y avoir un manque de capacité — où un tarif maximum pourrait être appliquée, mais dans la règle la fixation d'un tarif à fourchette équivaut en fait à celle d'un tarif minimum.

En second lieu, je ne demande qu'à croire sur parole ceux qui disent que la tarification à fourchette vaut uniquement pour la période transitoire. D'aucuns craignent — à tort, je l'espère — que les partisans de la tarification à fourchette ne nourrissent le dessein de prolonger indéfiniment la période de transition. S'il en était ainsi, la loyauté de mes collègues du Parlement n'aurait vraiment pas répondu à mon attente.

Ma dernière remarque s'adresse à M. Rademacher. Celui-ci estime que, si le mémorandum de la commission est tellement bien venu et parfait, c'est qu'il tient le juste milieu entre les intérêts des transporteurs et ceux des usagers.

Je crois que ce n'est pas là le critère le plus important pour apprécier la politique des pouvoirs publics. Il faut au contraire la juger en premier lieu sur son efficacité et son équité, sans se préoccuper si elle permet de manœuvrer habilement entre les divers intérêts en présence.

J'aurais préféré entendre M. Rademacher dire qu'il appréciait le mémorandum de la Commission pour ses qualités de vigueur et de clarté et parce qu'il contribue à définir de manière précise une politique européenne des transports.

(*Applaudissements*)

**M. le Président.** — La parole est à M. De Block.

**M. De Block.** — Monsieur le Président, mes chers collègues, fidèle à une attitude prise dès le début, je m'abstiendrai de discuter le mémorandum et, éventuellement, lors du vote de la résolution.

Je m'abstiendrai parce que je ne crois pas à la libre concurrence dans le domaine des transports. Cette concurrence ne donnera pas le prix le plus bas. Au contraire, je crois que seule une coordination rationnellement organisée, ce qui n'implique pas nécessairement la nationalisation, mettra fin à l'anarchie actuelle et donnera des résultats satisfaisants.

Encore convient-il, chaque fois qu'est envisagée la mise en service d'un nouveau moyen de transport, de déterminer les conséquences qui peuvent en résulter sur les moyens existants. Il ne suffit pas de changer, il faut éviter des perturbations sociales trop fortes.

Il est inutile que je prononce un long discours car je suis sûr que je ne pourrai quand même pas vous convaincre. L'Amérique est souvent citée en exemple, et je reconnais volontiers que certains résultats y ont été atteints. Mais comparaison n'est pas raison, surtout dans le cas des transports. Les situations ne sont pas comparables. On oublie trop souvent l'histoire de l'Europe. Au début, beaucoup de sociétés de chemins de fer étaient des sociétés privées. Aucun motif idéologique n'est intervenu pour les nationaliser.

Un jour, j'ai posé à un économiste très connu et très distingué cette question assez simple : « Dans un régime où les capacités de transport dépassent de 50 et même de 60 % les besoins, peut-on obtenir des prix minima ? » La réponse a été : « Evidemment non ; les charges des 40 % de moyens de transport en trop, qui sont inutilisées, grèveront d'une façon ou de l'autre les prix de transport. »

On prétend que le transport doit supporter tous les coûts du transport.

Voici deux exemples :

Un grand armateur arrive à la conclusion que des pétroliers de 80.000 et de 100.000 tonnes feraient baisser les prix de transport du pétrole, bien entendu. Il a raison, du moins si l'on n'envisage que la seule opération de transport. Dans ce cas précis, il y a cependant trois opérations : le chargement, le transport proprement dit, le déchargement.

Je ne m'occupe pas du chargement. Pour le transport proprement dit, la thèse est exacte ; mais pour le déchargement, elle se révèle erronée. Dans beaucoup de cas, les ports ne peuvent pas recevoir des bateaux de ce tonnage. Des travaux très importants, donc très coûteux, doivent être exécutés. Ils seront payés par les communautés publiques. Leur coût ne sera jamais entièrement couvert par le pétrole.

Second exemple : la Moselle sera rendue navigable. Les dépenses atteindront des sommes considérables. Elles ne seront pas récupérées, ou ne le seront que faiblement, sur les transports qui feront usage de cette nouvelle voie de communication.

Autre difficulté. Il est question de prix minima et maxima ; qui les contrôlera ? Le contrôle en est impossible, à moins de créer encore de nouvelles administrations.

**De Block**

Mais je ne désire pas discuter le fond de la question. Je veux bien admettre que vous faites des efforts louables pour maintenir un système qui, dans ce domaine, a démontré très nettement son insuffisance. Vous ne trouverez pas la solution en appliquant les théories de l'économie libérale. D'ailleurs, vous y apportez déjà des correctifs en édictant des règlements. Tout cela, cependant, apparaît insuffisant. D'ici à quelques années, les faits économiques vous obligeront à recourir à une organisation coordonnée et rationnelle du transport.

Je souhaite pour vous et surtout pour l'Europe que vous ne constatiez pas trop tard que vous avez suivi la mauvaise voie.

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** — La parole est à M. Nederhorst.

**M. Nederhorst.** — (N) Monsieur le Président, comme nous avons pu le constater cet après-midi, l'élaboration de la politique commune des transports suscite des problèmes fort divers.

Au cours de ma brève intervention, je ne m'attarderai pas à l'aspect technique et économique du problème. Je dirai simplement quelques mots sur les aspects sociaux de la politique commune des transports.

Ces aspects sociaux sont traités d'une manière bien sommaire dans le mémorandum de la Commission de la Communauté économique européenne ; d'autre part, le rapport de M. Müller-Hermann n'y consacre qu'un seul passage, à savoir les remarques relatives aux paragraphes 166 à 170 du mémorandum, où sous le sous-titre « Mesures de caractère social », le rapporteur écrit entre autres :

« Comme le fait ressortir le rapport Kapteyn, il ne s'agit pas du tout d'examiner les problèmes de politique sociale à la lumière de la politique des transports, mais seulement les coûts de travail. »

Voici comment je crois pouvoir interpréter ce passage. Le Parlement européen conseille à la Commission de la C.E.E. de ne pas s'occuper de l'ensemble des aspects sociaux de la politique des transports, mais de se limiter exclusivement à ceux qui ont trait aux coûts de travail, c'est-à-dire aux facteurs sociaux qui peuvent fausser la concurrence.

Or, j'ai relu le rapport de M. Kapteyn et je suis heureux qu'il ait lui-même profité de son intervention pour attirer l'attention sur ce point, car à ce propos un sérieux malentendu pourrait se produire. M. Kapteyn a effectivement dit dans son rapport qu'il n'appartenait pas à la commission des transports de s'occuper d'une manière générale des problèmes sociaux de ce secteur. Il a notamment déclaré que le but de son rapport ne pouvait être de discuter la politique sociale que la Communauté devait suivre. Mais

il a ajouté que ce n'était pas là une tâche de la commission des transports, mais bien une tâche de la commission sociale.

En réalité, qu'a fait le rapporteur ? Il a repris cette déclaration de M. Kapteyn dans un tout autre contexte. Il l'a appliquée aux tâches de la Commission européenne de Bruxelles. Il a présenté les choses comme si le Parlement européen était d'avis que la Commission européenne devait se limiter exclusivement aux aspects sociaux de la politique commune des transports qui ne concernent que les coûts de travail.

L'intervention de M. Kapteyn a fait ressortir, je le répète, qu'une de ses déclarations a été transposée dans un contexte tout à fait différent et qu'il pouvait en résulter un malentendu d'autant plus grave que notre Parlement s'est plus d'une fois prononcé tout différemment. Nous avons en effet déclaré à plusieurs reprises qu'au moment où la politique commune des transports serait mise en œuvre, il serait souhaitable de traiter les problèmes sociaux séparément.

J'ai sous les yeux la résolution que le Parlement européen a adoptée à l'issue de la discussion du rapport sur l'harmonisation sociale. J'y trouve notamment ce qui suit :

« *L'Assemblée parlementaire européenne,*

- considérant que, pour l'agriculture et les transports, une politique commune est prévue au traité de la C.E.E. ;
- estimant qu'une politique sociale positive est un élément essentiel de la politique commune dans ces deux secteurs ;
- exprime la conviction que le progrès de la politique sociale et de l'harmonisation dans les secteurs de l'agriculture et des transports ne manquera pas d'avoir un effet favorable sur l'évolution de l'harmonisation sociale dans les autres secteurs économiques ;
- invite la Commission européenne à encourager énergiquement cette évolution qui peut faire progresser l'harmonisation sociale. »

Cette résolution du Parlement européen traduit donc un tout autre état d'esprit que l'avis de M. Müller-Hermann, adopté, je pense, à un mauvais moment. C'était surtout l'heure qui était mal choisie : présentée au cours d'une séance qui s'est prolongée fort tard dans la nuit, ce détail a manifestement échappé à l'attention des membres. Comment faire maintenant pour revenir sur nos pas et éviter que la Commission européenne n'ait l'impression erronée d'ailleurs, que le Parlement ne prend pas au sérieux les aspects sociaux de la politique commune des transports ?

Je signalerai en outre que nous risquons aussi de prendre le contre-pied du point de vue que nous avons défendu en ce qui concerne l'étude des problèmes

**Nederhorst**

sociaux inhérents à la politique agricole commune. Lors des discussions qui ont eu lieu à l'époque, il est apparu que le Parlement européen considérait la politique sociale comme un élément essentiel de la politique agricole commune et qu'il préconise une harmonisation sociale qui aille bien au delà de ce qui est nécessaire pour prévenir l'effet perturbateur que les mesures sociales peuvent avoir sur la concurrence.

A cette occasion, le Parlement européen a particulièrement insisté pour que les aspects sociaux de la politique agricole commune soient examinés au cours d'une conférence spéciale. La Commission de la C.E.E. a eu l'obligeance d'accueillir cette demande pressante du Parlement. La conférence sur les questions sociales s'est tenue à Rome. Constituée sur une base paritaire, elle a concrétisé davantage les aspects sociaux de la politique agricole commune et fait un travail incontestablement fructueux. Il serait étrange si maintenant le Parlement adoptait un point de vue tout différent à l'égard de la politique commune des transports.

La question que je pose dès lors à la Commission de la C.E.E. et à M. Schaus est la suivante : La Commission de la C.E.E. est-elle disposée, ainsi qu'elle l'avait fait pour la politique agricole commune, à convoquer une conférence paritaire chargée d'étudier les aspects sociaux de la politique commune des transports et de lui faire des suggestions en vue de préciser davantage les mesures à prendre dans le domaine social ?

Monsieur le Président, j'ai été extrêmement surpris par la déclaration de M. Rademacher qui s'oppose à tout contact qu'employeurs et travailleurs pourraient avoir pour discuter les problèmes sociaux que pose la politique commune des transports. M. Rademacher a dit que nous avons déjà tant de commissions qu'on pouvait bien se passer d'en créer une nouvelle et laisser en toute tranquillité à la Commission de la C.E.E. le soin de résoudre ce problème social.

Je me demande si les organisations de travailleurs et d'employeurs seront tout à fait d'accord pour affirmer avec M. Rademacher que l'étude des questions sociales doit être abandonnée aux seuls exécutifs. J'ai en effet l'impression que les milieux de l'économie tiennent à participer à l'étude et à la solution de ces problèmes.

Je pense aussi que M. Rademacher n'est pas suffisamment informé des travaux actuellement en cours dans le cadre de la Communauté. Ce qui se fait là n'est pas nouveau. A l'heure actuelle, des contacts ont déjà été pris en vue de compléter l'article 118 du traité de la C.E.E. Des réunions ont eu lieu et déjà des commissions s'emploient à aménager les dispositions de cet article 118 en fonction des diverses branches économiques.

La requête que nous adressons à la Commission de la C.E.E. est double. Nous demandons en premier lieu

qu'elle réunisse une conférence chargée d'examiner de plus près les aspects sociaux de la politique commune des transports ; nous demandons en second lieu — et je me félicite de retrouver ceci dans la résolution — qu'également à l'avenir la Commission de la C.E.E. reste constamment en contact avec les organisations des employeurs et des travailleurs pour étudier les problèmes sociaux propres au secteur des transports.

Je ne puis interpréter le contenu de la résolution autrement qu'en disant que le Parlement désire se prononcer en faveur de contacts permanents et pour la création d'une commission mixte qui examinerait et discuterait les problèmes sociaux de la politique commune des transports. Je crois que cela est tout à fait conforme à l'attitude que notre Parlement a adoptée déjà plusieurs fois, insistant auprès de la Commission de la C.E.E. pour qu'elle encourage les consultations paritaires. A ces occasions, les exécutifs nous ont toujours prêté une oreille attentive et M. Levi Sandri s'est toujours montré très compréhensif.

Nous savons que la Commission de la C.E.E. prend cette affaire à cœur. Nous serions particulièrement heureux si, de son côté, M. Schaus pouvait également nous promettre que tout sera fait pour réunir une conférence sociale et établir des contacts permanents, durables avec les partenaires sociaux.

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** — La parole est à M. Carcaterra.

**M. Carcaterra.** — *(I)* Monsieur le Président, plus que le devoir, j'ai le désir de remercier trois membres de cette assemblée, et en premier lieu M. Schaus. Sans son mémorandum, nous ne pourrions pas traiter le problème des transports de la Communauté européenne de manière aussi approfondie que nous le faisons en ce moment. Je ne saurais assez féliciter M. Schaus du travail personnel qu'il a accompli dans l'exercice de sa haute fonction ; je vous rappellerai en effet que c'est lui qui a propagé l'idée d'une communauté des transports en se rendant dans les différents pays de la Communauté et en y établissant des contacts avec tous les milieux et organismes responsables. Je dois lui adresser un remerciement spécial pour l'intervention qu'il a faite à propos d'un problème particulièrement intéressant, la libéralisation des transports internationaux ; il a spontanément proposé ses bons offices pour résoudre sinon le différend, du moins les difficultés que soulève la réalisation d'un accord sur la libéralisation des permis de transit, permis qui intéressent au plus haut degré un pays comme l'Italie, puisqu'ils permettent d'atteindre des Etats avec lesquels ses rapports de commerce et de transports sont particulièrement étroits.

Mes remerciements les plus vifs vont également à M. Kapteyn, vice-président de la commission, pour son rapport monumental, et enfin à notre rapporteur, M. Müller-Hermann.

**Carcatera**

Désireux de ne pas perdre de temps (car je voudrais être très bref, même au risque de manquer de clarté), je ne ferai pas l'éloge du rapport Müller-Hermann et ne soulignerai pas tous les points sur lesquels je suis entièrement d'accord. Je me bornerai à m'arrêter à certains points du rapport ainsi qu'à certaines idées générales ayant cours dans le domaine des transports routiers et des transports en général, déclarant, par conviction et à la suite d'une étude réfléchie, que je ne puis m'y rallier entièrement. En résumé, je voudrais dire (et j'essaierai de le prouver si j'en ai le temps et les moyens) que les transports ne présentent pas de traits spécifiques qui les rendent incapables ou moins capables que les autres secteurs de se soumettre aux règles économiques et juridiques qui président à toutes les autres activités économiques.

Si ce secteur possède une caractéristique particulière (et c'est là une vérité que nous devons admettre, même si elle est désagréable), c'est incontestablement la présence d'un fait artificiel : le monopole impérialiste écrasant des chemins de fer gérés par l'Etat.

Telle est la véritable caractéristique du secteur des transports. Si nous ne perdons pas de vue cette vérité dont je suis fermement convaincu, je crois que nous pourrions résoudre plus facilement certains des points les plus difficiles de notre sujet.

J'ajouterais que les transports professionnels par route (qu'il s'agisse de transports de marchandises ou de personnes) sont des services publics. Il en résulte, me semble-t-il, que l'on peut en déduire quelques conséquences concrètes.

Toutefois, c'est sur une autre vérité que j'insisterai plus particulièrement. Comme le démontrent les dernières recherches en matière de sciences économiques, l'activité des transports routiers est l'une des conditions du développement économique et social de toute communauté, qu'elle soit nationale ou supranationale, et j'ajouterais même, sans emphase, l'une des conditions de son développement démocratique. C'est pourquoi il n'est à mon avis guère possible d'imposer des limitations quantitatives aux transports routiers ; en revanche, je suis convaincu de l'opportunité, voire de la nécessité, de leur imposer des limitations uniquement qualitatives.

Je suis donc adversaire des limitations quantitatives de quelque nature qu'elles soient. En effet, il y en a différentes catégories : en premier lieu viennent celles qui concernent le nombre des véhicules automobiles en circulation ; puis il y a toutes les autres limitations arrêtées par les pouvoirs publics (et toujours sous l'action du monopole d'Etat dans le domaine des chemins de fer), comme l'interdiction de circuler pendant certains jours de la semaine ou les limitations des poids et des dimensions des transports routiers ; ces derniers critères sont, abstraction faite de toute autre considération, foncièrement antiéconomiques.

Les transports routiers devraient être exclusivement soumis à la loi de la concurrence, et de la concurrence loyale, outre les limitations qualitatives auxquelles j'ai

fait allusion il y a quelques minutes. En conclusion de ce que j'ai eu l'honneur de soutenir jusqu'à présent, je crois pouvoir affirmer qu'il faut faire justice à un autre principe bien établi selon lequel le coût des infrastructures doit être imputé à leurs usagers. J'essaierai de démontrer qu'un critère de ce genre est injuste, antiéconomique et antisocial, bien que ce principe soit défendu, je suis tenté de dire : à l'unanimité, dans cette assemblée et même à la Commission de la C.E.E.

J'ajouterais que je ne verrais aucune atteinte à l'esprit du traité si les pouvoirs publics, le cas échéant la Communauté économique européenne, prenaient des mesures en vue de participer aux frais de modernisation du parc automobile, comme c'est le cas dans les secteurs autres que celui des transports.

Je démontrerai maintenant en quelques mots ce que je viens de dire.

Conformément au mémorandum de la Commission et au rapport de M. Kapteyn, le rapport Müller-Hermann parle au paragraphe 6 des particularités du secteur des transports routiers et il les justifie par deux raisons : la première (que vient de mentionner M. Posthumus) consisterait dans l'impossibilité du stockage dans le domaine des transports routiers ; la seconde, dans le fait que les transports se caractérisent par une faible élasticité des besoins.

Tout d'abord, je ferai remarquer que l'on peut parler d'impossibilité de stockage dans tous les secteurs économiques. Qu'on ne vienne pas me dire par exemple que le stockage est possible dans l'industrie ; là aussi, il doit respecter certaines limites, exactement comme dans les transports routiers. On sait par exemple que certains produits industriels sont périssables (notamment les produits chimiques) ; on sait également que certains produits industriels se dévalorisent par suite des nouvelles inventions. Je ne parlerai pas non plus du caractère si changeant des produits de la mode. Mais même dans le domaine des services, on ne peut parler de stockage. Dans le secteur du crédit, croyez-vous que l'on puisse rendre l'argent meilleur marché en multipliant le nombre des banques ? Ou bien la multiplication du nombre des compagnies d'assurance va-t-elle faciliter les assurances et faire baisser le coût des primes ?

Ou encore, si l'on passe au domaine des professions libérales, la multiplication du nombre des avocats et des médecins multiplierait-elle du même coup les maladies et les causes ? Le cours de la justice et les traitements médicaux seraient-ils facilités et meilleur marché pour autant ?

Il me semble que tout cela prouve que le stockage est impossible ou limité tant dans les transports routiers que dans les autres secteurs.

Enfin, je ne crois pas à l'impossibilité de multiplier les besoins dans les transports. Toute l'histoire de ces dernières années tend précisément à prouver le con-

## Carcatterra

traire. D'autre part, on ne saurait multiplier les besoins de certains autres biens. Vous savez par exemple que la consommation de pain ne fait que diminuer ; on ne peut multiplier ni le nombre des mains des gens pour pouvoir fabriquer autant de gants que l'on voudrait, ni le nombre de leurs pieds pour fabriquer des chaussures *ad libitum*. Partout se dressent des limites naturelles ; il en est de même dans le secteur des transports.

En réalité, au cours des trente dernières années, les transports ont fait l'objet d'études très approfondies dans les sciences économiques, et je crois qu'il faut en tenir compte, car nous sommes passés de la conception d'un espace géographique à celle d'un espace économique structuré ; dès lors, on a remarqué que les besoins en matière de transports routiers étaient complémentaires d'autres besoins, voire qu'ils dépendaient des différentes quantités de biens et de leur répartition dans l'espace ; ces besoins sont également tributaires de la variation des coûts dans l'espace ainsi que de la multiplication et de l'intensification de ces besoins en général.

Si je fais cette remarque, c'est pour attirer votre attention sur deux affirmations du rapport, l'une qui dit au paragraphe 7 a qu'il est nécessaire de contigenter les transports, et l'autre où, dans une autre partie de ce rapport, on se demande s'il est réellement vrai que les lois de la concurrence doivent s'appliquer au secteur des transports. Tout ce que j'ai dit jusqu'ici me convainc que le secteur des transports ne comporte rien de particulier, si ce n'est la présence imposante du monopole autoritaire des chemins de fer. On a dit en effet qu'il n'était pas possible de lui appliquer intégralement les règles de la concurrence prévues aux articles 85 et suivants du traité et, à ce propos, le rapporteur a émis le vœu que la Cour de justice de la Communauté prenne une décision en la matière. Je voudrais faire mienne cette demande du rapporteur. Une décision de la Cour de justice serait la bienvenue. J'ose espérer, j'ose croire que la Cour dira en substance que le secteur des transports n'échappe pas aux lois juridiques et économiques de la concurrence. Certes, je reconnais qu'il peut y avoir une concurrence dite ruineuse, et qu'elle existe d'ailleurs ; mais je crois que l'on peut se défendre de cette concurrence ruineuse, notamment en faisant jouer la loi économique. En effet celui qui en tant que transporteur routier agit de manière à se ruiner ou à ruiner autrui sera le premier à être abattu par la concurrence ; c'est là que réside la force et la valeur positive de la concurrence.

Ce sera donc la loi économique elle-même qui rétablira l'équilibre. D'aucuns diront que c'est un équilibre rétabli après une hécatombe : mais c'est ce qui se produit dans tous les autres secteurs !

En deuxième lieu, il y a, pour se défendre, les lois sur la concurrence, c'est-à-dire les lois qui imposent la concurrence loyale, ici comme dans tous les autres secteurs.

Troisièmement enfin, il faut pour se défendre exiger des candidats aux activités économiques certaines capacités tant financières que techniques.

Tels sont les moyens qui permettent de lutter contre la concurrence ruineuse.

J'aborderai maintenant un autre point : les infrastructures. On dit que les infrastructures doivent être mises en place par l'Etat, mais que c'est aux usagers d'en supporter les frais ; on parle surtout des routes, car tout le problème est là. En apparence, le raisonnement semble répondre à la justice et à la logique ; mais en l'examinant de près, on voit qu'il n'en est rien. On dit que les chemins de fer font payer les infrastructures à leurs usagers en relevant les tarifs et qu'il est donc normal que les usagers de la route payent la route. C'est là un raisonnement qui ne se tient pas d'autant moins qu'il est défendu — tenez-vous bien ! — par les chemins de fer. A mon avis, on ne doit pas oublier qu'une affirmation d'un détenteur de monopole ne peut être vraie ou que tout au moins il faut s'en méfier. Il suffit de lire le contre-mémorandum présenté par les administrations des chemins de fer d'Etat des six pays (qui appuient leur assertion sur ce critère) pour se rendre compte que ce principe n'est pas acceptable. Mais je n'utiliserai pas d'argument *ad hominem* ; je vais recourir à des arguments de nature économique ou pratique.

Il n'est pas vrai (ou du moins il n'est vrai que dans une mesure extrêmement limitée) que les chemins de fer font payer les infrastructures à l'usager. L'histoire prouve le contraire, car les chemins de fer font payer les infrastructures à l'Etat. Nous en avons eu le dernier exemple ces jours-ci en Italie, où on vient de présenter un projet de loi qui est sur le point d'être adopté et en vertu duquel les chemins de fer de l'Etat toucheront 800 milliards de liras pour leurs infrastructures.

Ce n'est donc pas l'usager qui les paie, c'est le citoyen, le contribuable. Il se pourra que les chemins de fer augmentent leurs tarifs et fassent payer à nouveau les infrastructures à l'usager ; mais alors, celui-ci les paie deux fois.

Troisièmement, il serait bien difficile (et je crois que cela a été amplement affirmé dans la doctrine et dans les assemblées) de doser la charge qui doit incomber aux usagers de la route. Mais ce n'est pas tout : l'usager paie déjà les routes par le biais des taxes de circulation et des taxes sur les carburants. Je rappellerai un fait concret : dans mon pays, l'Agence nationale autonome de la route a été créée précisément pour la construction des infrastructures, et sa caisse est alimentée par des fonds provenant des taxes de circulation et des taxes sur les carburants.

Par conséquent, vouloir imposer une nouvelle charge aux usagers de la route est une injustice manifeste.

Mais il existe d'autres arguments. L'automobiliste n'est pas seul à se servir de la route. Les communes,

**Carcatera**

les provinces, les régions et l'Etat lui-même l'utilisent à des fins de caractère général. L'agriculture notamment profite des infrastructures. L'histoire des Etats-Unis a prouvé que les terres ne sont devenues une véritable richesse qu'après la construction des voies ferrées, premièrement, et ensuite après l'ouverture des grandes voies de communication. Puisque j'ai parlé de l'agriculture, permettez-moi de mentionner von Thünen qui a étudié ce problème. Les industries en général en profitent également ; Perroux a parlé à ce sujet des « pôles de croissance ». Je dois mentionner Pyle qui, au sujet du *marketing*, reconnaît que les infrastructures forment les nervures de toutes les activités économiques.

J'ajouterai à titre personnel — et ce sera là ma très modeste contribution — que les routes servent deux autres intérêts. Avant tout, elles contribuent à la civilisation, ne serait-ce que du fait que la concurrence entre les véhicules motorisés et les chemins de fer, donc le transport professionnel, abaisse le prix du transport des livres, des moyens de connaissance, du matériel d'enseignement ou des matériaux de construction destinés aux édifices scolaires et facilite ainsi leur diffusion.

Je ferai également observer que les transports routiers privés sont un indice et une condition de la démocratie. Quelques indications suffisent à le prouver. En Russie, l'importance des chemins de fer est de 87 % par rapport à celle des transports privés ; aux Etats-Unis, les chemins de fer, qui ne dépendent pas de l'Etat, assurent 50 % des transports, alors qu'un peu moins de 50 autres pour cent des transports se font par la route ; en Italie qui est, Dieu soit loué, un pays démocratique, les transports par chemins de fer n'atteignent pas l'importance des transports privés et routiers.

Mais je dispose d'autres arguments encore, montrant qu'on ne peut pas faire payer l'infrastructure aux usagers de la route. Alors que de nos jours l'Etat accorde des subsides et des logements aux particuliers, (et quelquefois même leur en fait cadeau), allons-nous faire marche arrière ? Actuellement, l'Etat intervient dans tous les secteurs pour donner une impulsion aux activités économiques, et nous, nous voudrions entraver l'expansion économique en imposant des charges à ceux qui se servent d'un instrument qui doit être à la disposition de tous. Comme j'ai essayé de le montrer jusqu'à présent, les transports conditionnent la vie économique, sociale, culturelle et démocratique d'un pays.

J'ajouterai un autre argument qui se déduit d'ailleurs de ce que je viens de dire et qui ne me semble absolument pas contraire à l'esprit du traité ; les Etats ou la Communauté européenne devraient favoriser, au moyen de subsides, la modernisation du parc automobile. Comme je l'ai dit, les transports sont un service public. Ils sont intimement liés non seulement au développement agricole et industriel, mais aussi aux plans d'expansion qui sont aujourd'hui à l'ordre

du jour non seulement dans les pays sous-développés et dans les régions arriérées, mais dans tous les pays du monde moderne.

Au fond, c'est une question de justice. L'Etat intervient en faveur des grandes industries et leur accorde des subventions aussi bien dans les pays de tradition antidirigiste, comme l'Angleterre et les Etats-Unis, que dans les pays de traditions différentes. C'est une méthode moderne que les économistes et les politiciens n'auraient même pas rêvée il y a peut-être cinquante ans, mais qui est largement répandue de nos jours dans les grandes, les moyennes et les petites industries, dans l'agriculture et dans l'artisanat. L'Etat n'intervient-il pas jusque dans le secteur des professions libérales par le moyen des bourses d'études ?

Je ne sais vraiment pas comment devrait être un argument qui prouve qu'une pratique de ce genre est contraire à l'esprit du traité et à une conception économique du marché.

C'est ce que je désirais vous dire, et je vous l'ai dit en dépassant certes le temps qui m'était imparti et en abusant, de votre patience, Monsieur le Président, et de celle de nos collègues.

Aurai-je prêché dans le désert ? Je n'en sais rien ; il me suffit que mes convictions personnelles s'en trouvent renforcées et que mon intervention suscite les critiques de ceux qui ne partagent pas mon point de vue.

(*Applaudissements*)

**PRÉSIDENCE DE M. VANRULLEN**

*Vice-président*

**M. le Président.** — La parole est à M. Schaus.

**M. Schaus**, *membre de la Commission de la Communauté économique européenne.* — Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, je désire tout d'abord remercier le Parlement européen de son importante collaboration à l'œuvre d'élaboration de la politique commune des transports.

Il y a quelques mois, en décembre, nous avons discuté le rapport de M. Kapteyn. Aujourd'hui, c'est le rapport de M. Müller-Hermann établi sur notre mémorandum et complété par la proposition de résolution présentée par M. le président Battistini. Je remercie M. le Président de la commission des transports, les deux rapporteurs et tous les membres de la commission de cet important travail qui sera vraiment pour nous une aide très précieuse.

Je me réjouis, Monsieur le Président, de ce que notre mémorandum ait trouvé un accueil que je dirai positif, avec certaines nuances évidemment ; mais je n'ai entendu aucune voix qui l'ait rejeté dans son ensemble en disant qu'il n'était pas valable.



## Schaus

Cela nous réjouit parce que, justement, nous voulions provoquer ainsi le très large échange de vues qui se terminera par l'avis que donnera votre Parlement et qui nous permettra alors de franchir une deuxième étape.

Je voudrais d'abord souligner ici, Monsieur le Président, que l'on retrouve dans notre mémorandum nos idées d'avril 1961. Depuis cette date, certaines de ces idées se sont précisées ou, à la suite des discussions que nous avons eues, ont évolué ; nous avons, en effet, déclaré dès le début que nous ne voulions pas que l'opinion exprimée dans le mémorandum fût considérée, comme définitive. Nous voulions qu'elle constituât une base de discussion et que, à la suite des avis recueillis, nous puissions, en cas de besoin, réviser nos idées.

C'est bien cela qu'il faut retenir, et je crois pouvoir dire qu'à l'avenir, lorsque nous ferons des progrès dans la réalisation d'une politique commune des transports et lorsque nous aborderons notre plan d'action, nous tiendrons compte des différents avis que nous aurons recueillis lors des discussions avec les milieux professionnels intéressés, avec les organes et la Communauté et surtout avec votre Parlement.

A ce sujet, Monsieur le Président, je voudrais dire un mot sur le reproche — oh ! très amical, j'en conviens — qui nous a été fait d'avoir eu à ce sujet un entretien avec le Conseil de ministres auquel nous avons également, il y a un an, soumis notre mémorandum. Je crois comprendre que ce reproche amical manifeste le souci de voir la Commission garder son indépendance et ne pas se laisser influencer par le Conseil de ministres. J'apprécie cette façon de voir et je vous affirme que la Commission, de son côté, est tout à fait consciente du fait qu'elle doit conserver sa pleine indépendance. Nous l'avons d'ailleurs affirmé, dès le début, dans notre mémorandum.

Le tour d'horizon que nous avons effectué avec les milieux professionnels et avec les institutions nous permettra d'éclairer nos idées, mais nous garderons, soyez-en sûr, notre pleine indépendance.

Toutefois, je comprends assez difficilement comment l'on pourrait nous en vouloir d'avoir eu cet entretien avec le Conseil de ministres. Tout d'abord, juridiquement — mais je n'insisterai pas trop sur ce point de vue puisqu'on nous a déjà reproché le caractère parfois trop juridique de notre document — l'article 155 du traité donne à la Commission mission d'émettre un avis, chaque fois qu'elle le croit utile ou nécessaire, sur les matières visées par le traité. Nous avons donc donné un avis que nous avons dénommé mémorandum et qui se base sur cet article 155, même si nous n'y avons pas fait référence.

L'article 162 du traité stipule expressément que « le Conseil et la Commission procèdent à des consultations réciproques et organisent d'un commun accord les modalités de leur collaboration ». C'est donc sur

une base juridique valable que s'est institué le dialogue entre le Conseil de ministres et notre Commission.

Mais je fais abstraction de ces arguments juridiques. Monsieur le Président, eût-il été politiquement raisonnable que nous agissions autrement ?

Je rappelle la situation qui a été assez souvent décrite dans cette enceinte : le traité est presque muet en matière de transports. Il prévoit seulement qu'il faut instaurer une politique des transports ; l'article 74 précise que les gouvernements poursuivront cette politique et l'article 75 que les institutions communautaires la réaliseront.

Dans ce contexte, où demeure un vide à combler, où les négociations de Val-Duchesse doivent être poursuivies sur le plan communautaire, aurait-il été raisonnablement et politiquement sage d'agir autrement que nous l'avons fait ? Je ne le crois pas, Monsieur le Président. Il était nécessaire, tout comme nous avons pris votre avis ainsi que ceux du Comité économique et social et, sur le plan européen, des organismes représentatifs des milieux professionnels, que nous prenions aussi l'avis du Conseil de ministres, quitte ensuite à nous faire une opinion et à présenter nos propositions.

Nous n'avons fait d'ailleurs que suivre la même politique que celle qui a été prescrite en matière agricole où, après une conférence des Etats membres, de nombreux contacts ont été pris avec les gouvernements, lorsque M. Mansholt a parcouru les six pays de l'Europe pour examiner avec les ministres la politique agricole commune que nous avons finalement réussi à définir. Pourquoi aurions-nous agi différemment en matière de transports ?

Je n'insiste pas ; mais vraiment, ni sur le plan juridique ni sur le plan politique, je ne puis accepter un reproche à ce sujet. J'interprète cette observation très amicale comme le désir du Parlement européen de voir la Commission garder son indépendance et je puis vous donner toutes les assurances sur ce point.

Monsieur le Président, étant donné l'heure et le fait qu'il est souhaitable de terminer ce débat aujourd'hui, il n'est pas possible ni peut-être nécessaire que je reprenne tous les arguments qui ont été évoqués. D'ailleurs, il ne s'agit pas maintenant d'en discuter au fond. Après un examen à tête reposée, chez nous, il nous appartiendra, dans nos futures propositions, ou bien de les accepter ou de préciser les raisons pour lesquelles nous les repoussons.

Je constate que, dans son ensemble, le mémorandum a été approuvé même si, sur certains points — et c'est absolument normal pour une œuvre de ce genre —, il a été critiqué. Nous nous y attendions d'ailleurs, et peut-être aurions-nous été inquiets s'il n'avait pas suscité de critiques.

## Schaus

Que l'on soit en désaccord sur certains aspects spécifiques des transports, que l'on dise que l'intervention des pouvoirs publics ne constitue pas un aspect spécial des transports, mais est plutôt un fait de la politique des transports, tout cela je l'admets : on peut être de cet avis ou d'un avis différent. D'aucuns voudraient mettre l'accent sur un point ou sur un autre, c'est naturel ; les uns trouvent qu'une proposition est trop forte, cependant que d'autres la jugent trop faible. Tout cela est normal !

Les orateurs qui sont intervenus dans ce débat — et je les en remercie — ont exprimé l'opinion de votre Parlement qui va se concrétiser dans votre résolution dont nous devons tenir compte lors de nos travaux futurs.

Je voudrais cependant dire un mot encore des problèmes juridiques qui se posent en l'occurrence. Il est vrai qu'il ne faut pas susciter inutilement des querelles juridiques ; les querelles de religion sont les pires, vous le savez, mais il est parfois des situations qui appellent une prise de position, qui demandent une interprétation du traité en raison des conséquences et des conclusions qui en découlent.

Il y a deux ans déjà, nous avons dit quelle était notre opinion sur l'applicabilité des règles générales du traité et aussi sur la position de la navigation maritime et intérieure dans le cadre du traité. Nous avons repris ces différentes opinions dans notre memorandum et nous appliquerons le traité en conséquence.

On peut échapper pendant un temps aux conséquences d'une situation juridique, on n'y échappe jamais jusqu'au bout et nous nous trouvons en ce moment dans une position où le règlement n° 17 entre en vigueur. Les hommes — et les gouvernements — se demandent alors quelle sera la situation des entreprises de transport en général et celle de la navigation maritime et aérienne, par rapport à ce règlement n° 17 et par rapport aux articles 85 et suivants du traité.

Monsieur le Président, je ne poursuivrai pas cette discussion jusqu'à sa conclusion, mais je prends acte de ce que le Parlement européen, dans le rapport Kapteyn, dans le rapport Müller-Hermann et dans un rapport qui, je crois, a été présenté par M. Brunhes au nom de M. le rapporteur Deringer, a pris position au sujet de cette question. Nous allons examiner quelle est la situation et quelles sont les conséquences qu'il y a lieu de tirer de cet examen.

Lorsqu'il a été question de ces aspects juridiques, le problème de nos rapports vis-à-vis du traité de la C.E.C.A. a été également évoqué. Sur ce point, notre réponse est très claire : le traité de la C.E.C.A. existe, nous devons, nous voulons le respecter et nous le respecterons.

Il est évident que, pour certaines questions — je n'ai pas besoin de vous dire lesquelles —, le traité de la C.E.C.A. peut prévoir d'autres solutions parce

qu'il est plus précis. En tout cas, nous le respectons. Nous sommes d'ailleurs certains que le système que nous proposons, notamment pour la tarification, n'est nullement en contradiction avec le système C.E.C.A. Je puis vous affirmer que nous sommes en contact permanent avec la Haute Autorité et ses services afin d'examiner nos propositions à la lumière du traité de la C.E.C.A. et les conséquences qui pourraient en découler. Il y a là une situation juridique à laquelle nous sommes liés et que nous voulons, je le répète, respecter.

En fait, notre collaboration est aussi bonne qu'elle pourrait l'être. Quelqu'un dans cette enceinte a dit qu'il faudrait réaliser une fusion des exécutifs au moins pour les transports. Qui peut le plus peut le moins ! Si l'on peut faire la fusion générale, on peut aussi la faire pour un secteur ; mais ce serait assez bizarre et je crois que nous devons attendre l'évolution de la situation sur le plan général. Nous examinerons ces observations à tête reposée pour en tirer les conclusions.

Il est cependant nécessaire que j'aborde de façon générale les deux points principaux sur lesquels nous avons discuté, savoir : la question de l'accès au marché et la question de la tarification.

Pour ce qui est de l'accès au marché, notamment en ce qui concerne le trafic routier, je constate que la Commission de la Communauté économique européenne est plus libérale et va plus loin que votre commission. Nos propositions ne sont jamais *me varietur*. Nous suggérons de suivre ensemble, avec les autres institutions de la Communauté, l'évolution de la politique commune des transports, d'examiner les résultats qui en découlent et d'en tirer les conséquences pour l'avenir. Effectivement, nous proposons un assouplissement, un élargissement des contingents.

Mais il est possible qu'après un certain nombre d'années, l'on constate que cela ne va plus et que l'on décide de ne pas aller plus loin. Il se peut aussi que nous allions jusqu'au bout.

Il est toujours dangereux, surtout en matière économique, de vouloir voir trop loin. Mais il faut avoir un but. Le nôtre est d'arriver progressivement à faire disparaître les contingents. Mais si, à un moment donné, nous jugeons que cela n'est finalement pas possible, suivant votre conseil et votre avis nous n'irons pas plus loin. Cependant, pour la libération du trafic routier international, il est nécessaire que quelque chose soit fait en relation avec l'augmentation du trafic.

Des contingents bilatéraux existent, à partir desquels nous pouvons espérer aboutir, un jour pas trop lointain, à une espèce de contingent communautaire. Nous allons examiner la question. Mais qui administrera un tel contingent communautaire ? Nous sommes encore indécis sur la formule à adopter. Vos rapports

**Schaus**

ont préconisé un organisme comparable à l'*Interstate Commerce Commission* des Etats-Unis. D'après les renseignements que nous possédons, on songe sérieusement aux Etats-Unis à remplacer ce système. Mais si l'on retenait l'idée d'un tel organisme, il faudrait l'adapter au cadre institutionnel de notre traité. Il s'agirait en quelque sorte, pour la Commission, de donner une délégation de pouvoirs à cet organisme. La formule appropriée serait certainement trouvée.

Je dirai un mot de la politique tarifaire. Les opinions exprimées dans cette enceinte sont assez partagées à ce sujet. Ce n'est pas surprenant. La Commission de la C.E.E. continue de penser qu'au stade actuel, une tarification à fourchette est la meilleure solution possible. Evidemment — et là je donne raison à M. Kapteyn — ce que contient notre mémorandum à ce sujet est fort peu de chose. Une foule de questions se posent. Depuis plus d'un an, je le rappelle, nous avons étudié le problème en collaboration avec tous les milieux professionnels et le Comité économique et social. Nous avons maintenant des idées plus claires en la matière et nous vous les exposerons très prochainement.

M. Kapteyn se demande si un tel système peut fonctionner. Or, si je ne me trompe, un système analogue fonctionne déjà en Allemagne, en France, et, si je suis bien informé, fonctionnera bientôt au Benelux. Il est peut-être encore temps pour vous, Monsieur Kapteyn, de limiter les dégâts !

Partout où un tel système fonctionne, il semble répondre aux données économiques du problème. Du point de vue politique, cette solution semble acceptable ; elle constitue un moyen terme entre ceux qui ne veulent pas de tarification et ceux qui veulent une tarification fixe. Si nous préconisons ce système, ce n'est pas pour l'éternité. Qu'est-ce qui est pour l'éternité en ce monde ! Après un certain nombre d'années, on pourra reconsidérer la question et décider si le système doit être maintenu ou non.

Vous craignez également, Monsieur Kapteyn, que ce système soit complexe et qu'il comporte tout un « service » de fourchettes. Je crains que le votre n'entraîne beaucoup plus de prix différents que notre propre système. Il serait trop long d'entrer dans le détail de cette discussion ; peut-être, à la commission des transports de votre Parlement, pourrions-nous avoir des discussions plus approfondies et plus techniques à ce sujet.

Monsieur le Président, je voudrais encore dire un mot au sujet de la question de l'harmonisation. Il est certain que nous devons harmoniser les conditions qui faussent la concurrence dans le domaine fiscal, le domaine social et le domaine technique.

A propos du domaine social, je ne puis accepter le reproche que, dans le mémorandum, nous aurions négligé cet aspect. Non ! ce n'est pas le cas. Cette partie du mémorandum est en rapport avec l'ensemble

du document et son caractère général. Elle ne contient que les grandes lignes sans entrer dans les détails. Mais nous y avons énuméré la plupart des problèmes sociaux essentiels qui se posent dans la politique commune des transports.

Dans cette matière, nous devons être bien clairs. Il existe une politique sociale générale de la Communauté et les gens qui travaillent dans le secteur des transports y sont soumis comme tous les autres. Puis, il y a des problèmes spécifiques d'ordre social dans les transports ; nous les examinerons dans le cadre de la politique commune des transports. Pour le cas où notre liste ne serait pas complète, nous pourrions toujours la revoir. Mais je puis vous assurer que nous avons été en contacts courants et constants avec les différents partenaires sociaux, et nous espérons que nos prochaines propositions pourront résoudre les principaux problèmes d'ordre social qui se posent dans le cadre de la politique des transports.

M. Nederhorst a exprimé l'idée de tenir, comme on l'a fait en matière agricole, une conférence spéciale pour traiter des problèmes sociaux en matière de politique des transports. Je lui réponds que, d'ores et déjà, il est décidé qu'à la fin de cette année-ci, à Bruxelles, se tiendra une conférence sur la sécurité sociale en général, dans le cadre de laquelle la sécurité sociale des travailleurs du transport sera spécialement examinée.

Faudra-t-il réunir une grande conférence sociale comme pour l'agriculture ? M. Nederhorst m'a demandé si je pouvais lui donner une réponse affirmative de la Commission à ce sujet. Je dirai en toute franchise ceci : la Commission de la C.E.E. est un organisme collégial ; or, je suis seul sur ce banc et je ne puis, par ma seule voix, d'après les règles démocratiques, engager toute la Commission. Cependant, je suis personnellement tout à fait d'accord et je défendrai cette proposition devant ma Commission. C'est tout ce que, pour le moment, je puis vous promettre.

Monsieur le Président, je crois avoir, dans les limites du temps qui était à ma disposition, au moins toisé les principales questions qui ont été soulevées au cours de ce débat, quitte à les reprendre une à une au fur et à mesure de l'avancement de nos travaux.

Je voudrais répondre maintenant à la demande qui nous a été adressée par M. le rapporteur, M. Müller-Hermann et qui se trouve reprise dans la résolution, celle de présenter un calendrier. Effectivement dans les semaines à venir, nous vous présenterons un calendrier qui vous précisera la manière dont nous voyons le développement de nos travaux et la position dans le temps des différentes solutions à adopter.

Lorsque vous serez en possession de ce calendrier avec son commentaire, bien entendu, nous pourrions discuter ensemble, de sorte qu'avant de soumettre des propositions définitives au Conseil de ministres, nous aurons pu recueillir votre avis.

**Schaus**

Il est évident — et je tiens à insister sur ce point —, que si nous nous engageons à vous présenter ce calendrier, nous continuons aussi nos travaux. Nous ne pouvons attendre une année encore que toutes les instances consultées aient donné leur avis.

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, je puis vous assurer, en terminant, que la Commission en pleine indépendance, dans l'esprit et se fondant sur la lettre du traité, éclairée par les avis des milieux professionnels, des organes institutionnels et notamment par l'avis du Parlement européen, continuera son travail et fera tout son possible pour que la politique commune des transports soit élaborée et mise en œuvre.

Il y a dans le traité, on l'a souvent dit, une lacune en ce qui concerne les transports. Les auteurs du traité — et quelques-uns qui sont dans cette salle étaient parmi les chefs de délégation — n'ont certes pas voulu dresser un procès-verbal de carence en inscrivant dans le traité de Rome les articles 74 à 84. Disons plutôt qu'ils ont voulu faire confiance aux institutions de la Communauté pour parfaire l'œuvre de Val-Duchesse, pour parfaire le traité de Rome dans le domaine des transports.

Puisqu'on nous a fait cette confiance, soyons-en dignes et réalisons cette grande œuvre !

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** — La parole est à M. le Rapporteur.

**M. Müller-Hermann, rapporteur.** — (A) Monsieur le Président, en premier lieu, je remercie très sincèrement tous mes collègues qui sont intervenus dans le débat. Au cours de celui-ci, on m'a fait observer que la discussion manquait d'ardeur, sans doute non seulement parce que le sujet en était très aride, mais aussi du fait qu'il n'y avait au fond presque pas de divergences de vues. Notre entretien a cependant montré que nous abordons les problèmes à la fois sous les différents angles nationaux et aussi sur la base d'intérêts divers — chemins de fer, transport routier, navigation maritime, économie des transports — il a montré clairement combien il était difficile de ramener à un dénominateur commun tant d'intérêts et de faits différents.

Je dirai toute ma gratitude pour la franchise qui a régné dans ce débat ainsi que pour la bienveillance avec laquelle ce rapport a été accueilli. Les critiques soulevées notamment par certains de nos amis socialistes s'adressaient plutôt à la Commission de la C.E.E. qu'au rapporteur.

Me dépouillant de ma qualité de rapporteur, je me permettrai de faire une remarque. Je constate malgré tout avec une certaine surprise qu'en matière de politique des transports, nos amis socialistes nous sont apparus comme les partisans les plus fervents d'une poli-

tique libérale, alors que du côté libéral, on note une retenue extraordinaire et une tendance plutôt opposée. Je pense, Monsieur Kapteyn, que l'exposé de M. De Block, qui réclamait une coordination rationnelle, prouve qu'il y a aussi certaines divergences d'opinions dans vos rangs.

**M. Posthumus.** — (A) Trouvez-vous que la réglementation de la capacité est libérale ?

**M. Müller-Hermann, rapporteur.** — (A) Oui, je le pense.

**M. Posthumus.** — (A) La libéralisation des transports est-elle donc socialiste, avec sa kyrielle de tarifs ?

**M. Müller-Hermann, rapporteur.** — (A) Certes oui, Monsieur Posthumus, mais j'y reviendrai tout à l'heure. Nous travaillons en toute amitié ensemble et vous ne m'en voudrez certainement pas de cette petite parenthèse.

J'en arrive à quelques observations qui ont été faites ici et qui reposent sur des malentendus. M. Carcaterra a insisté sur certaines particularités des transports par route et sur la situation spéciale qu'ils occupent en Italie face aux compagnies de chemin de fer qui appartiennent à l'Etat ; on pourrait faire la même remarque à propos des entreprises de navigation intérieure dans d'autres pays. Je crois que M. Carcaterra est victime d'un malentendu lorsqu'il suppose que ce qui ce soit voudrait imposer de nouvelles charges précisément aux petites entreprises.

Bien au contraire, tous, dans notre politique commune des transports, nous tendons vers une amélioration de la situation des coûts et nous cherchons à établir une base commune. Il faut imputer au transport par route uniquement les frais d'infrastructure qui le concernent, et non pas l'ensemble de ces frais. En principe, il faut également tenir compte de toutes les autres fonctions d'intérêt général que doit assumer la route. Il me semble donc que la conception exposée par la Commission et dans le rapport de M. Kapteyn doit mener à un allègement, c'est-à-dire à une réglementation, à une égalisation des conditions de départ entre les modes de transport.

Ensuite, M. Nederhorst nous a vivement reproché de ne pas avoir traité suffisamment, dans notre rapport, la question de l'harmonisation sociale. Tout d'abord, je lui ferai observer que notre rapport avait à se conformer au memorandum de la Commission ; or, celle-ci parle elle-même relativement peu de l'harmonisation sociale. Monsieur Nederhorst, quoi que l'on fasse, on a toujours tort : car nous avons précisément insisté auprès de la commission des transports sur notre manque de compétence pour émettre un avis sur ces questions. C'est pourquoi nous avons proposé que les questions relevant de l'harmonisation sociale dans le domaine des transports soient discutées

**Müller-Hermann**

conjointement avec la commission sociale du Parlement. L'occasion de le faire ne manquera certainement pas.

M. Faller, pour sa part, a rappelé la situation propre aux chemins de fer dont les charges de service et les obligations d'exploiter et de transporter sont particulièrement lourdes. Sans doute s'agit-il là d'un problème spécifiquement allemand. Nous nous efforçons tous de libérer les chemins de fer de leurs charges politiques dans la mesure où elles peuvent porter préjudice à leur situation en face de la concurrence. A juste titre, le rapport part du principe que l'obligation d'exploiter et de transporter qui incombe aux chemins de fer ne constitue pas une charge unilatérale si l'on tient compte, premièrement, du fait que les chemins de fer doivent en principe avoir des tarifs autonomes et, secondement, que partout où, en raison d'intérêts publics d'ordre supérieur, les chemins de fer sont soumis à des obligations de service, ils doivent bénéficier de remboursements adéquats.

Dans cet ordre d'idées, on a aussi parlé des tarifs sociaux. Je suis d'avis que dans le transport des voyageurs également, les transports remplissent indubitablement une fonction sociale. Mais là encore, nous devons étudier de près la question de la rentabilité. Je suppose qu'actuellement — parce que c'est inévitable, parce que c'est une nécessité sociale — tous les pays de la Communauté subventionnent le transport des voyageurs, notamment celui des ouvriers, des écoliers et les transports professionnels. Personne ne songe à y changer quoi que ce soit. Mais je m'oppose à ce que l'on néglige les principes de la rentabilité dans ce domaine, pour autant que les augmentations naturelles de coûts, qu'on observe dans le cas des compagnies de chemin de fer ou dans celui de la concurrence entre les chemins de fer et le transport par route, ne trouvant pas leur contrepartie dans la correction des tarifs sociaux. A mon avis, on ne peut pas persister à inscrire toutes les augmentations de coûts des chemins de fer au budget de l'Etat, sans la moindre discussion et comme si cela allait de soi, alors que la concurrence des transports par route doit se débrouiller toute seule pour faire face à ses coûts qui ont évidemment subi la même augmentation.

M. Rademacher a signalé une fois de plus le problème de l'économie des ports maritimes, problème particulièrement délicat. Nous sommes sans doute tous unanimes à ne pas souhaiter de politique dirigiste pour les ports maritimes, mais à vouloir l'établissement d'une concurrence de capacité entre les ports maritimes des Communautés. Toutefois, c'est à la communauté européenne qu'il appartient de créer de bonnes voies de communication vers tous les ports de mer, et cela non seulement en faveur de ceux-ci, mais aussi en vue d'ouvrir leur arrière-pays et dans l'intérêt commun.

J'en arrive au dernier point qui est aussi le plus difficile : la question de la réglementation de la capa-

cité et de la tarification. Nous sommes, je crois, unanimes — comme l'a fort clairement montré une fois encore M. Kapteyn — à penser que, par la force des choses, nous devons tendre dorénavant vers un marché commun des transports.

C'est réellement une illusion que de croire qu'en adoptant certaines mesures dans leurs politiques nationales des transports les six Etats membres pourront établir une véritable coordination en réduisant à un minimum les coûts totaux. Comme dans les autres domaines de l'économie, il faut que dans les transports aussi nous parvenions à un marché commun.

Mais nous devons aller vers ce but avec autant d'opiniâtreté que de prudence. Etant donné la situation tout à fait différente de chacun des six pays de la Communauté, nous ne pouvons pas tout transformer d'un jour à l'autre et en quelque sorte nous jeter à l'eau.

C'est pourquoi le compromis que, contrairement à l'exécutif, la commission des transports a proposé pour la réglementation de la capacité me paraît fort raisonnable, et il me semble également que la tarification à fourchette qu'elle propose est absolument judicieuse en tant que premier pas vers un assouplissement de la concurrence des prix.

J'en appelle à votre compréhension et prie ceux de mes amis néerlandais qui préférèrent les tarifs d'entreprise de ne pas oublier que nous avons à partir de situations très différentes dans les pays de la Communauté. La plupart d'entre eux ont actuellement des tarifs fixes, et à lui seul le passage des tarifs fixes à la tarification à fourchette représente une modification radicale de la situation du marché, dans le sens d'un acheminement vers des tarifs d'entreprise qui représentent, si je ne m'abuse, notre but final à nous tous, but qui sera atteint le jour où toutes les prémisses nécessaires — c'est-à-dire l'égalité des conditions de départ — seront données.

Monsieur le Président, cette discussion ainsi que les rapports présentés par la commission donnent un aperçu suffisant de la position du Parlement en face des questions de la politique commune des transports. Il appartient maintenant à la Commission de la C.E.E. d'agir ; les perspectives que vous nous avez ouvertes aujourd'hui, Monsieur Schaus, en nous présentant sans tarder un plan de travail, nous remplissent tous de joie et d'espoir.

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** — Personne ne demande plus la parole ?...

Nous passons à l'examen de la proposition de résolution présentée par la commission (doc. 21).

Je suis saisi de l'amendement suivant (n° 1) présenté par MM. Battistini, Müller-Hermann et Kapteyn :

**Président**

« Compléter la proposition de résolution par un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« — charge sont président de communiquer le rapport de M. Kapteyn (doc. 106/1961-1962), celui de M. Müller-Hermann (doc. 18/1962-1963) ainsi que la présente résolution au Président de la Commission de la C.E.E. comme expression de l'avis du Parlement européen concernant les idées directrices du mémorandum de la Commission de la C.E.E. sur l'orientation à donner à la politique commune des transports (document 105/1961-1962). »

La parole est à M. Battistini.

**M. Battistini**, président de la commission des transports et rapporteur. — (1) Monsieur le Président, cet amendement ne réclame en réalité guère de commentaire. Il s'agit d'un amendement complémentaire priant le bureau du Parlement de transmettre le résultat de cette discussion aux organismes compétents.

Je saisis cette occasion pour exprimer, au nom de la commission, notre reconnaissance à M. Müller-Hermann qui a fait preuve de tant d'énergie et aussi de tant de courage, et pour le féliciter du succès que son rapport a remporté devant le Parlement. Mes remerciements vont également aux vice-présidents MM. Kapteyn et Brunhes ainsi qu'à MM. Engelbrecht-Greve, Faller, Rademacher, Posthumus, De Block, Nederhorst et Carcaterra, pour la contribution qu'ils ont apportée à cette discussion. Que M. Schaus ainsi que l'exécutif qu'il représente soient assurés de notre

particulière gratitude ; même si, en raison de sa vivacité, la discussion conduit parfois à certains heurts, elle le fait dans un sens constructif.

J'espère que, comme par le passé, je pourrai compter à l'avenir également sur l'aide du Parlement et de sa commission des transports afin d'éliminer les difficultés que nous rencontrerons sur la voie que nous avons à parcourir.

C'est dans cet esprit que je prie le Parlement européen de bien vouloir adopter la résolution proposée par la commission et modifiée par l'amendement complémentaire que nous déposons en ce moment.

**M. le Président.** — Personne ne demande plus la parole ?...

Je soumetts cet amendement à l'Assemblée.

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'amendement est adopté.

Personne ne demande la parole ?...

Je consulte l'Assemblée sur la proposition de résolution complétée par l'amendement de MM. Battistini, Müller-Hermann et Kapteyn.

Il n'y a pas d'opposition ?...

La proposition de résolution, ainsi complétée, est adoptée.

Le texte de la résolution adoptée est le suivant :

**Résolution****sur la politique commune des transports dans le cadre de la C.E.E.***« Le Parlement européen »*

attend de la Commission de la C.E.E. qu'elle élabore dès que possible, sur la base du rapport de M. Kapteyn (1) (doc. 106/1961-1962) ainsi que du rapport de M. Müller-Hermann (2) (doc. 18/1962-1963) qui tient compte également des propositions du Comité économique et social, un programme général complet pour la réalisation de la politique commune des transports prévue aux articles 3 e, 74 et 75 du traité de la C.E.E. et soumette ce programme au Conseil de ministres et au Parlement européen ;

souligne que le caractère particulier du secteur des transports et notamment le problème de l'adaptation de l'offre de prestations de transport aux fluctuations de la demande exigent des réglementations particulières ;

estime nécessaire en premier lieu que soit réglementé l'accès au marché conformément aux besoins des transports ;

est d'avis que les prix du marché des transports doivent se former en fonction des coûts et de la situation de marché ;

estime qu'il est essentiel d'empêcher la concurrence ruineuse en fixant une limite inférieure des prix. Il recommande à cet effet que pour une période transitoire soient créés des tarifs minimum et maximum ; la réglementation définitive devrait tendre vers une formation des prix individuelle ;

estime qu'un contrôle des prix et des conditions de transport est nécessaire, ce pourquoi il recommande, en principe, la publicité de tous les tarifs ;

est d'avis que pour la formation des prix dans le domaine des transports, il faut tenir compte des exigences de la politique économique générale et notamment de la politique régionale et de la politique agricole, sous la condition que n'interviennent pas de pratiques faussant le libre jeu de la concurrence et que les mesures de soutien caractérisées soient seulement ap-

(1) Sur des problèmes concernant la politique commune des transports dans le cadre de la Communauté économique européenne.

(2) Relatif au mémorandum de la Commission de la Communauté économique européenne (doc. 105/1961-1962) sur l'orientation à donner à la politique commune des transports.

**Président**

pliquées aussi longtemps que les causes qui les ont provoquées le rendent nécessaire ; dans la mesure où le législateur exige des entreprises de transport l'application de tarifs ne couvrant pas les coûts, il doit, de cas en cas, accorder des indemnités ;

souhaite que soit instaurée une politique des investissements ayant pour but la création d'un vaste réseau des transports. En principe, les programmes d'investissement doivent également être soumis à la loi de la rentabilité, en tenant compte toutefois des intérêts des régions économiquement faibles ou sous-développées ;

accorde une grande importance à ce que soit élaboré un système équilibré de mesures en matière de concurrence et d'organisation et que l'on s'attache plus particulièrement, à mesure que progressera la libéralisation, à l'élimination des pratiques faussant le libre jeu de la concurrence et cela par un rapprochement des conditions de base, en particulier par l'harmonisation des taxes sur les transports et des charges sociales ;

demande, qu'indépendamment de l'harmonisation générale des impôts, il soit procédé dans le cadre de la politique commune des transports à une harmonisation des taxes spécifiques qui frappent ce secteur et que par ailleurs soient harmonisées au préalable les conditions sociales dans le domaine des transports, en relation avec la politique sociale générale de la Communauté et

en vue d'une amélioration du niveau de vie des travailleurs de l'industrie des transports ; à ce propos, la Commission de la C.E.E. devrait, à l'avenir également, étudier en contact permanent avec les organisations de travailleurs et d'employeurs, les problèmes sociaux propres aux transports ;

souligne la nécessité d'une coopération permanente efficace entre les exécutifs européens aux fins d'élaborer une politique commune des transports ;

attend de la Commission de la C.E.E. qu'elle établisse, pour la réalisation de la politique des transports, un calendrier qui tienne compte de l'accélération de la mise en œuvre des objectifs du traité et qui prévoie l'application parallèle de la politique générale des transports et des réglementations communes dans d'autres secteurs économiques ;

charge son président de communiquer le rapport de M. Kapteyn (doc. 106/1961-1962), celui de M. Müller-Hermann (doc. 18/1962-1963) ainsi que la présente résolution au président de la Commission de la C.E.E. comme expression de l'avis du Parlement européen concernant les idées directrices du mémorandum de la Commission de la C.E.E. sur l'orientation à donner à la politique commune des transports (doc. 105/1961-1962).

**5. Ordre du jour de la prochaine séance**

**M. le Président.** — Prochaine séance, demain mercredi, à 16 heures, avec l'ordre du jour suivant :

— Débat sur l'union politique européenne.

La séance est levée.

(La séance est levée à 19 h. 10.)





# SÉANCE DU MERCREDI 9 MAI 1962

## Sommaire

1. *Adoption du procès-verbal* . . . . . 51
2. *Hommage à M. le Président Robert Schuman* 51
3. *Nomination de membres de commissions* . . 51
4. *Dépôt de documents* . . . . . 52
5. *Union politique européenne. - Discussion de deux rapports de M. van der Goes van Naters, au nom de la commission politique :*
  - M. van der Goes van Naters, rapporteur*
  - MM. Metzger, au nom du groupe socialiste ; Duviolsart, au nom du groupe démocrate-chrétien ; Janssens, au nom du groupe des libéraux et apparentés ; Debousse, Janssens, Braccesi, Debousse, Pedini, Kapteyn, Rubinacci, Janssens, Debousse, van der Goes van Naters, rapporteur ; Debousse, van der Goes van Naters, Debousse, van der Goes van Naters, Kapteyn, van der Goes van Naters, le Président, van der Goes van Naters, le Président, Kapteyn* . . . . . 52
  - Proposition de résolution sur les négociations en vue de la création d'une union politique européenne. - Adoption* 71
  - Texte de la résolution adoptée* . . . . . 71
  - Proposition de résolution sur les négociations concernant l'adhésion de la Grande-Bretagne aux Communautés :*
    - MM. Armengaud, Jarrosson, Poher, Schuijt, Metzger, Kapteyn, Ferretti, Debousse, le Président, Metzger* . . . . . 72
  - Amendement de M. Metzger, présenté au nom du groupe socialiste. - Adoption* 73
  - Adoption de la proposition de résolution modifiée* . . . . . 74
  - Texte de la résolution adoptée* . . . . . 74
6. *Ordre du jour de la prochaine séance* . . . 74

## PRÉSIDENCE DE GAETANO MARTINO

(La séance est ouverte à 16 h 10.)

**M. le Président.** — La séance est ouverte.

### 1. Adoption du procès-verbal

**M. le Président.** — Le procès-verbal de la séance d'hier a été distribué.

Il n'y a pas d'observation ?

Le procès-verbal est adopté.

### 2. Hommage à M. le président Robert Schuman

**M. le Président.** — Mes chers collègues, c'est aujourd'hui le douzième anniversaire de la déclaration du président Schuman, déclaration qui fut à l'origine de la Communauté européenne du charbon et de l'acier et des premiers débuts du processus d'intégration européenne.

Notre Parlement a rendu hommage aux grands mérites de M. Schuman en le nommant son président d'honneur ; avant d'ouvrir le débat sur le problème de l'union politique de l'Europe, il tient à lui rendre un nouvel hommage à l'occasion de cet anniversaire en réaffirmant la permanence des idéaux qui présidèrent à la déclaration du 9 mai 1950, idéaux qui, aujourd'hui, inspirent nos pensées et guident nos actions.

Me faisant l'interprète de vos sentiments, je tiens à assurer M. le président Schuman de toute notre gratitude pour l'œuvre qu'il a accomplie pour notre patrie européenne commune, et je forme les vœux les plus fervents pour sa santé qui ne lui a malheureusement pas permis d'être parmi nous en ce jour.

(Applaudissements)

### 3. Nomination de membres des commissions

**M. le Président.** — J'ai reçu une demande du groupe des libéraux et apparentés pour les candidatures suivantes : M. Vendroux à la commission politique, suppléant M. Peyrefitte ; M. Arrighi à la commission du commerce extérieur, suppléant M. Peyrefitte ; M. Arrighi à la commission des transports.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Ces nominations sont ratifiées.

#### 4. Dépôt de documents

**M. le Président.** — J'ai reçu de M. van der Goes van Naters les deux rapports suivants :

— rapport, au nom de la commission politique, sur les négociations en vue de la création d'une union politique européenne (doc. 23) ;

— rapport, au nom de la commission politique, sur les négociations concernant l'adhésion de la Grande-Bretagne aux Communautés (doc. 24).

Ces rapports ont été imprimés et distribués.

#### 5. Union politique européenne

**M. le Président.** — L'ordre du jour appelle la discussion sur l'union politique européenne.

La parole est à M. van der Goes van Naters qui commentera les deux rapports dont je viens d'annoncer le dépôt (doc. 23 et 24).

**M. van der Goes van Naters, rapporteur.** — Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, remplaçant M. le président Battista, retenu en Italie par une indisposition, j'ai l'honneur d'introduire devant vous les deux projets de résolution issus de la commission politique.

La brève résolution (doc. 24), par laquelle je commence, traduit le vœu que les négociations en cours — négociations prévues dans le traité de Rome — concernant l'adhésion de la Grande-Bretagne aux Communautés européennes, aboutissent rapidement. Ce vœu a été celui de la commission politique presque unanime. En effet, un intérêt politique d'ordre extérieur et intérieur milite en faveur de l'élargissement rapide de la Communauté, bien entendu sans perte de cohésion et de profondeur.

La portée extérieure est bien claire : toute incertitude nuit au prestige de la Communauté vis-à-vis des « Grands » du monde. Mais un intérêt interne a également joué un rôle dans les discussions de la commission sur la position de la Grande-Bretagne qui se rapporte à l'autre sujet : l'union politique.

Plus vite la candidature de la Grande-Bretagne deviendra réalité et plus il conviendra d'en tenir compte pour réaliser l'union politique de l'Europe. Dans ce sens, il y a un rapport logique entre les deux textes qui vous sont présentés.

J'en arrive maintenant à la résolution la plus large (doc. 23), que la commission vous soumet.

Chaque document a son histoire et son destin propre. En ce moment, puisqu'un texte concret approuvé par la commission unanime existe, il y a plus d'intérêt à considérer le destin que l'histoire.

La commission a, pour la première fois, envisagé sa réaction à la carence de la conférence ministérielle lors

de sa réunion de Rome, au lendemain de Pâques. Là, elle a été saisie oralement de la proposition fort intéressante qui vient d'être distribuée à tous les membres et qui porte les signatures de MM. Duvieusart et Dehousse. Cette proposition fait, en une vingtaine d'articles, des suggestions en vue de sortir de l'impasse gouvernementale, suggestions où le « dédoublement fonctionnel » du Conseil de ministres — communautaire et extracommunautaire — joue un rôle primordial.

L'Assemblée plénière a pris hier une décision à ce sujet. Elle a renvoyé ce document (n° 22) à la commission politique qui en aura très probablement terminé l'examen vers la session de juin. Il ne figure donc pas à l'ordre du jour du présent débat.

Une seule question restait donc à traiter : fallait-il ne rien faire à ce sujet au cours de l'actuelle session ?

Le fait que des hommes politiques belges optent pour une politique positive et dynamique concernant la création dès maintenant d'une union politique des peuples européens est déjà, personne ne l'ignore, un événement politique de premier ordre. J'ai cité nos collègues belges ; j'ajoute que des parlementaires hollandais de tendances différentes siégeant dans cette assemblée sont du même avis. Le Benelux parlementaire est donc solidaire des grands partenaires qui dans ce monde plein de menaces, ne veulent pas faire traîner un acte prévu depuis plusieurs années déjà.

Vous allez constater sous peu que le deuxième problème à l'échelon intergouvernemental, après celui de Benelux, est constitué par quelques réticences françaises. Or, ces réticences se manifestent aussi, bien qu'à un degré moindre qu'à l'échelon intergouvernemental, au sein de la commission politique. J'en prends comme exemple la reconnaissance de la nécessité de respecter pleinement le statut des communautés et l'adoption d'une politique de défense commune contribuant au renforcement de l'Alliance atlantique.

Nous avons donc jugé utile de porter à la connaissance de l'opinion publique européenne, nous Beneluxiens, Français et autres, que nous tenons beaucoup à une réalisation honnête et rapide de la déclaration de Bonn adoptée à l'unanimité par nos gouvernements le 18 juillet 1961.

(Applaudissements)

Monsieur le Président, ce vœu trahit-il nos idéaux fédéralistes ? Transige-t-il avec eux ? Je ne le crois pas. D'ailleurs, M. le rapporteur Pleven a répondu brillamment à cette question lors de l'introduction de son rapport en décembre dernier.

En fédéraliste, on peut très bien appuyer l'O.T.A.N. qui n'est pas une fédération. Pourquoi donc ne pas considérer l'idée d'un « inner cercle » de l'O.T.A.N. des Six et — comme nous l'espérons prochainement — des Sept déjà réunis au sein de l'Union de l'Europe occidentale dont nous approuvons depuis longtemps la composition, mais non les méthodes de travail ?

**van der Goes van Naters**

Mais il y a plus. Le développement de l'union politique ne se fera pas indépendamment de la Communauté européenne. La déclaration de Bonn assigne déjà un rôle au Parlement européen, premier organe communautaire. La présence ici du président Hallstein, pourtant si occupé après son voyage en Amérique, symbolise l'intérêt direct que portent nos exécutifs au développement d'une politique d'ensemble.

A condition qu'une révolution ultérieure ne soit pas entravée, les organes communautaires peuvent, doivent, participer à la construction prévue à Bonn.

Partant de ces idées, la commission politique, à Rome, a désigné un comité de rédaction de six de ses membres chargés de présenter un texte pour la présente session. Comme toujours, il y eut trois étapes dans la rédaction de ce texte. Le premier projet était trop riche, trop proche de celui dont le renvoi à la session de juin avait été décidé. Le deuxième projet était, je l'avoue, un peu pauvre. Le troisième, établi en séance plénière de la commission et grâce à l'initiative d'un des membres les plus éminents de celle-ci, tient le juste milieu.

Cela reflète exactement, me semble-t-il, les circonstances de cet après-midi : nous travaillons sous l'ombre des événements du mois de juin. Des deux côtés de la Manche, il y aura des conversations bilatérales, peut-être décisives, entre des chefs d'Etats et de gouvernements.

Il y a l'idée du ministre luxembourgeois, M. Schaus, pour faciliter une réconciliation entre des conceptions quelque peu opposées. Va-t-il l'élaborer ? Nous l'espérons. Mais même si rien ne se passe sur le plan intergouvernemental, la situation n'en sera pas moins intéressante.

Dans cinq semaines, le Parlement européen pourra donc assumer ses propres responsabilités, résoudre lui-même les difficultés devant lesquelles les gouvernements hésitent et recommander son plan, sous une forme ou une autre, à l'attention de l'opinion publique et des Parlements et gouvernements nationaux.

En vue de ces événements, Monsieur de Président, la commission politique vous invite, sous la devise de Jean Jaurès : « Aller à l'idéal, et comprendre le réel », à adopter les deux propositions de résolution présentées.

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** — La parole est à M. Metzger, au nom du groupe socialiste.

**M. Metzger.** — (A) Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, nous autres socialistes estimons que la question de l'Union européenne ne peut être étudiée que si on la place dans le contexte européen. L'Union européenne n'est pas, en effet, un problème isolé ; nous devons avoir constamment à l'esprit l'Europe dans son ensemble.

Dans le premier paragraphe de la proposition de résolution soumise au Parlement, on regrette que les ministres ne soient encore arrivés à aucun résultat en vue de l'Union européenne. Nous partageons entièrement cette opinion, car en effet il aurait fallu faire quelque chose pour cette évolution politique.

En principe, nous ne voulons pas dire que nous tenons à réaliser une Union européenne à tout prix, ce qui importe surtout, c'est de savoir quelle forme elle revêtira. Nous disons oui à l'Union européenne, mais son contenu doit être défini sans ambiguïté dans le sens d'une union démocratique.

Etant donné la situation qui règne actuellement en Europe, une question se pose : dans quelle direction allons-nous nous aiguiller ? Aurons-nous une Europe à tendance autoritaire ou bien une Europe démocratique ? Pour nous, il est hors de doute que cette Europe ne saurait être que démocratique.

Forts de cette conviction, il est évident pour nous que la future Europe ne pourra en aucun cas se limiter aux six pays qui, un peu par hasard, sont unis par les traités de Rome ; tous nos efforts doivent tendre à instaurer une Europe aussi large que possible, et il faut notamment éviter que la question de l'adhésion de la Grande-Bretagne en soit exclue.

Nous prenons acte de la demande d'adhésion de la Grande-Bretagne et nous en félicitons. Nous demandons que cette adhésion soit réalisée le plus rapidement possible. Sans la Grande-Bretagne et d'autres Etats, notre Europe ne serait qu'une Europe amputée. Nous sommes heureux que la commission politique se soit décidée à évoquer également la question de la Grande-Bretagne, mais nous estimons toutefois qu'elle aurait pu et dû en parler de manière plus claire et plus précise.

C'est pourquoi nous présentons l'amendement suivant :

« Le Parlement européen compte que les négociations sur l'adhésion de la Grande-Bretagne aux Communautés seront le plus tôt possible couronnées de succès ».

Nous estimons que les négociations ne doivent pas achopper sur des questions de détail qui, en aucun cas ne peuvent servir de prétexte pour retarder et peut-être, à la longue, interdire la conclusion d'un accord sur l'adhésion. La décision de principe devrait être prise au plus tard d'ici la fin de l'été, quitte à mettre les détails au point par la suite. Nous attendons des ministres qu'ils fassent tout ce qui est en leur pouvoir afin que cette décision intervienne d'ici là.

Les précédents prouvant qu'il est parfaitement possible de résoudre un problème dans ses grandes lignes et d'y insérer les questions de détail par la suite ne manquent pas. Le traité de Rome en est un exemple classique. De nombreux points y ont été réglés en principe, et il faut se féliciter qu'il en ait été ainsi. Les

**Metzger**

détails ont été insérés par la suite dans le cadre général ainsi créé ; d'autres détails devront y être ajoutés prochainement. Ce n'est donc pas une mauvaise méthode. Nous sommes d'avis qu'elle peut être suivie à condition d'avoir de la bonne volonté, et il faut que nous la suivions ! Ce n'est qu'ainsi que nous pourrons espérer faire de cette Europe une Europe vivante, capable d'agir, et démocratique.

Il ne faut en aucun cas que l'Union européenne aboutisse à une simple organisation coiffant les Communautés européennes existantes, ce qui non seulement leur porterait préjudice mais risquerait même de les vider de toute substance.

De toute part on déplore qu'un accord n'ait pas encore pu être réalisé sur l'Union européenne. J'ai déjà dit que nous aussi, nous le regrettons. Mais il faut également considérer l'autre côté du problème : nous avons déjà des Communautés européennes. Nous avons avant tout la C.E.E. qui a déjà atteint la deuxième étape de son développement. La C.E.E. a son propre dynamisme qu'il ne faut pas sous-estimer. Nous ne devons pas agir comme s'il n'existait encore aucune trace de l'Europe, même s'il ne s'agit pour l'instant que d'une Europe des Six. Nous devons nous rendre compte et comprendre le traité en ce sens que toute une série d'initiatives vont être prises automatiquement et qu'il est possible de poursuivre la construction de l'Europe grâce à notre volonté et à celle des organes de la Communauté économique européenne et des autres Communautés européennes.

Aucune raison ne peut nous empêcher d'avancer sur cette voie ; bien plus, il faut la poursuivre. La future Union politique ne doit à aucun prix abolir le système des équilibres en vigueur dans nos Communautés, système dont nous savons tous qu'il n'est pas parfait. Il est important qu'il existe une Commission détenant les pouvoirs exécutifs et pouvant prendre des initiatives, que le Conseil de ministres soit lié aux propositions des exécutifs et ne puisse prendre une décision différente qu'à l'unanimité. Il est essentiel que le Parlement ait la possibilité de contrôler ces exécutifs, même s'il ne dispose nullement par ailleurs des compétences qui sont celles d'un Parlement. Mais ce qui existe déjà, les rudiments de la séparation des pouvoirs, les rudiments démocratiques — je dis bien des « rudiments » démocratiques, car la C.E.E. n'est nullement une expression complète de la démocratie —, ces rudiments ne sauraient être détruits ; il faut au contraire les compléter et les développer. C'est pourquoi nous réclamons constamment un renforcement des compétences du Parlement.

La proposition de résolution rappelle également les résolutions que notre Parlement avait adoptées le 21 décembre 1961 à la quasi-unanimité. Rappelons-nous à nouveau ce qu'elles disaient. Je pense en particulier à un point qui montre clairement que la C.E.E. et l'Union européenne ne sauraient être identiques, car notre Parlement défend le point de vue

qu'un Etat européen membre de la C.E.E. doit également avoir le droit de poser sa candidature à l'Union européenne, candidature qui doit être acceptée, mais que l'on ne peut l'obliger à y adhérer.

Cette position revêt une grande importance du point de vue politique. Il suffit de se rappeler toutes les discussions suscitées ces temps derniers à propos du problème de la participation des Etats neutres. Certains Etats peuvent, le cas échéant, approuver entièrement les traités de Rome et la C.E.E., mais ne pas approuver sans réserves l'Union politique pour une raison quelconque ; pensons simplement à la compétence en matière de défense. Il faut donner à ces Etats la possibilité de devenir membres de la C.E.E. sans qu'ils soient obligés d'adhérer à l'Union politique.

Le Parlement européen partage cet avis à la quasi-unanimité, comme la résolution du mois de décembre passé le déclare explicitement au dernier alinéa du paragraphe 7.

La situation ainsi créée aura évidemment des répercussions sur les institutions européennes. Je tiens à faire cette remarque puisque des propositions relatives à l'Union européenne nous ont été présentées. Nous devons encore réfléchir sérieusement à cette question et ne pouvons tirer des conclusions prématurées.

Avant tout il faudra veiller, lorsque son cadre aura été créé, que l'Union européenne ait également un contenu correspondant aux déclarations que nous avons faites par le passé et remplissant les conditions démocratiques sur lesquelles doit se fonder la construction de l'Europe. N'oublions pas, mes chers collègues, que cette Union européenne sera dotée de compétences qui touchent à presque toutes les compétences des Etats nationaux : politique étrangère, politique de défense, politique culturelle, unification des législations etc...

Il n'est pas du tout indifférent que ce soir un Conseil de ministres, ou quel que soit le nom que l'on donne à cette institution, qui prenne toutes les décisions de l'Union européenne. Nombreuses sont en effet les décisions qui ont été prises jusqu'à présent par nos parlements nationaux et j'imagine difficilement que ceux-ci soient disposés à abandonner purement et simplement une partie de leurs compétences pour les déléguer à un Conseil de ministres, renforçant ainsi dangereusement les tendances autoritaires qui sont sans aucun doute latentes. Cela pourrait nous mener à une Europe qui ne serait pas démocratique. C'est pourquoi ces questions devront encore faire l'objet de discussions très détaillées, et si la commission politique est chargée de suivre l'évolution des événements, il faudra qu'elle consacre tout particulièrement son attention à ces questions au cours de ses consultations.

J'ai déjà insisté sur le fait que toutes nos bonnes intentions en vue de promouvoir l'Union politique et d'encourager les ministres à agir dans la bonne

**Metzger**

direction ne doivent pas nous faire perdre de vue les organisations, les Communautés que nous possédons déjà et dont le développement nous est confié. Nous devons veiller à ce que les Communautés se développent en tirant profit de leur dynamisme d'une part, et en affirmant d'autre part notre volonté, grâce aux possibilités que nous offrent les traités de Rome et de la C.E.C.A.

Nous sommes donc prêts à suivre la voie indiquée par la proposition de résolution sur l'Union politique européenne. Nous avons présenté un amendement relatif à la Grande-Bretagne dont j'ai déjà donné lecture. Je suis convaincu que le Parlement adoptera cet amendement qui est un peu plus détaillé et plus précis, car nous autres hommes politiques, nous avons le devoir de dire clairement et nettement ce que nous voulons.

A plusieurs reprises, nous avons déclaré sans ambiguïté dans cette Assemblée que nous souhaitons que la Grande-Bretagne fasse un jour partie de notre Communauté. Nous espérons qu'elle se décidera également à adhérer à l'Union politique le jour où elle sera créée. Nous devons le dire ici de telle manière que les intéressés sachent à quoi s'en tenir et ce qu'en pense le Parlement européen.

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** — La parole est à M. Duvieusart au nom du groupe démocrate-chrétien.

**M. Duvieusart.** — Mesdames, Messieurs, au seuil de ce débat dont l'objet, l'union politique de l'Europe, est d'une importance capitale, importance qui ne se mesurera pas à la sobriété du développement oral que nous y consacrerons, j'ai l'honneur de faire une déclaration au nom du groupe démocrate chrétien.

Le groupe démocrate chrétien éprouve un sentiment de déception à la suite de l'issue donnée à la réunion des ministres du 17 avril dernier, dont l'objet était cette union politique qui est pour nous le développement naturel de la mise en application des traités de Paris et de Rome.

Mesdames, Messieurs, notre déception ne tient peut-être pas tellement au fait qu'une solution n'ait pas été acceptée, quant au fond, ainsi que cela eût été possible, nous semble-t-il, après les efforts de conciliation que nous avons réalisés sous la direction de M. le président Pleven et qui s'étaient traduits dans notre résolution de décembre dernier. Notre déception et notre inquiétude résultent peut-être davantage des motivations qui ont été données à l'issue décevante de cette réunion et plus encore à leur forme. Il nous paraît contraire aux vues qui ont toujours été exprimées dans cette Assemblée de donner comme motif au refus de poursuivre les négociations sur l'union politique ou au rejet d'éventuelles propositions relatives à ce problème, satisfaisantes au fond, le préalable des négociations avec la Grande-Bretagne en vue de son adhésion au Marché commun.

Nous sommes donc heureux que le désir de l'Assemblée et en particulier du groupe démocrate-chrétien de voir se poursuivre le plus rapidement possible et aboutir favorablement les négociations avec la Grande-Bretagne en vue de son adhésion au Marché commun, que ce désir, dis-je, soit exprimé dans la résolution aujourd'hui soumise à l'Assemblée et que nous voterons avec conviction.

Nous sommes également heureux que la commission politique ait présenté cette résolution dans un document séparé de celui qui vise un tout autre problème, celui des négociations que les six membres de la Communauté poursuivent en ce qui concerne l'évolution de leur communauté.

Nous regrettons donc qu'ait pu être envisagé le motif que le préalable britannique empêchait actuellement de poursuivre les négociations sur l'union politique.

Je regrette tout autant — c'est la responsabilité des hommes politiques d'être sincères — certaines formes qui ont été données à cette motivation. C'est ainsi que l'un des négociateurs a dit que l'on peut se demander si, au moment où la Grande-Bretagne négocie son entrée dans le Marché commun, il est tout à fait correct de prendre des décisions. Cette réserve sur la correction ne me paraît pas admissible du moment que, depuis plusieurs mois, le principe de ces négociations était admis. C'est manifester une présomption excessive, je dirai même déplacée, à l'égard des collègues engagés dans la négociation que d'apporter cette appréciation.

C'est en tout cela, Mesdames, Messieurs, que réside notre déception et nous cherchons des explications à ce qui s'est passé ainsi que le moyen de sortir de cette situation que nous regrettons. Ces explications, où pourrions-nous les trouver ? Il n'est pas possible de sonder les reins et les cœurs pour deviner les motifs de certaines attitudes qui ont été prises.

Certaines images physiques sont bien présentes à notre esprit. Nous savons que l'un des acteurs de la négociation est tout en rondeur, qu'un autre a plutôt la silhouette d'un ascète, et nous nous demandons si, entre ces oppositions physiques, il ne se crée pas une certaine allergie, nous nous demandons avec inquiétude si cette allergie ne va pas déterminer une situation qui nous conduirait à une impasse.

C'est pourquoi, Mesdames, Messieurs, nous estimons que le Parlement européen doit aujourd'hui prendre ses responsabilités afin de venir en aide à ceux qui ont la responsabilité finale de nous présenter des propositions et de nous indiquer comment pourra se réaliser l'union politique.

Nous pensons que l'heure est venue pour ce Parlement, qui a si souvent demandé l'extension de ses pouvoirs — et qui est en mesure, en prenant des initiatives fécondes, de créer lui-même le statut auquel il aspire —, d'aborder en cette session de mai le pro-

## Duvieusart

blème de l'union politique. Nous nous réjouissons qu'il l'ait fait en vous présentant la résolution dont M. van der Goes van Naters vous a donné connaissance.

Cette résolution exprime nos regrets de ce que, dix mois après la déclaration de Bonn, aucune suite valable, positive, réelle, ne lui ait été donnée, et que les efforts déployés par ce Parlement, sous la direction de M. Pleven, n'aient eu aucun écho.

Elle réaffirme sa volonté de voir se réaliser une union politique qui, tout en respectant pleinement le statut des Communautés, poursuive des objectifs qui sont précisément ceux qu'envisagent tous les hommes d'Etat qui abordent maintenant le problème de l'union politique. Ils cherchent à assurer — je ne veux pas m'engager trop loin — une vue, une approche, une solution communautaire ou tout au moins commune de la politique étrangère, de la politique de défense contribuant au renforcement de l'Alliance atlantique, de la coopération dans les domaines de l'éducation, de la science et de la culture, bref dans ces domaines qui n'étaient pas couverts par les traités de Paris et de Rome. Nous invitons le Parlement à demander instamment la reprise rapide des négociations au sein de la conférence des six ministres des affaires étrangères.

Mais, Mesdames, Messieurs, nous ne sommes pas sûrs que nos vœux seront réalisés et que les ministres qui se sont quittés à Paris dans des conditions peu rassurantes, semble-t-il, pourront demain, utilement, reprendre les négociations interrompues. Nous vous demandons alors de dire que la commission politique sera chargée de suivre les événements, pas de trop loin, j'espère, et de présenter, au mois de juin 1962, un rapport d'ensemble sur l'état d'un projet d'union politique européenne.

Il n'appartient évidemment pas à l'Assemblée de conclure des traités ni de les rédiger ; mais c'est bien dans le cadre de son activité politique qu'un parlement peut énoncer les principes sur la base desquels nous désirons que des négociations soient poursuivies et qu'un traité soit définitivement rédigé.

Voilà comment cette résolution, dont je vous recommande le vote au nom du groupe démocrate-chrétien, m'ouvre si agréablement la voie pour vous faire, en mon nom personnel, une communication sur un document que nous avons rédigé, M. Dehousse et moi. En réalité, ce document est un apport que nous faisons à l'Assemblée qui pourra l'étudier et mettre au point, en vue d'une prochaine réunion, un projet d'union politique.

Mesdames, Messieurs, ce qui nous a conduits à rédiger ce document c'est, je vous l'ai dit, la déception éprouvée au lendemain de la conférence du 17 avril, c'est l'impression qu'il appartenait au Parlement de montrer que son attachement au développement naturel des traités de Rome et de Paris qui doivent

aboutir à une forme qui n'entame en rien l'intégrité des Communautés que nous avons créées et dont le caractère communautaire a tout notre attachement.

L'examen des pourparlers de ces derniers mois, de ces dernières semaines, fait apparaître qu'il y a deux sortes de préoccupations, dont la première consiste à ne pas entamer en quoi que ce soit l'intégrité des Communautés. Nous nous méfions de toute initiative qui pourrait entraîner un démaillage de ce qui existe ; mais nous devons bien reconnaître qu'à côté de cette fidélité sans faille à l'œuvre réalisée jusqu'à aujourd'hui, il y a, dans le cadre même de la Communauté et à plus forte raison dans les compétences nouvelles que nous y rattachons, une intervention indispensable des Etats.

L'Europe que nous envisageons, celle que nous espérons voir se réaliser ne correspondra, à mon avis, à aucune formule théorique, à aucune forme schématique de ce que nous avons pu connaître. Nous n'allons pas la construire en essayant de décalquer ce qui, dans notre esprit, serait la fédération ou la confédération. Ce sera quelque chose d'autre. Nous n'allons rien détruire de ce qui existe. Les Etats nationaux subsisteront. Nous devons, d'une part, faire appel à leur collaboration — elle nous est apportée déjà au sein des Conseils — et, d'autre part, en extraire le désir d'une volonté unique, celle qui se manifeste dans notre Assemblée.

Après avoir constaté que, dans les projets dont l'ébauche était recherchée en vue de réaliser une union politique, l'organe central, la poutre maîtresse était un conseil, nous nous sommes demandé si le moment n'était pas venu de nous reporter à la délibération que nous avons prise en octobre dernier sur la proposition de M. Maurice Faure et qui tendait à unifier non seulement la Haute Autorité, la Commission de la Communauté économique européenne et la Commission de l'Euratom, mais aussi, Messieurs — nous ne l'avions peut-être pas assez remarqué, du moins en ce qui me concerne —, les Conseils.

Lorsque nous serons en présence d'un Conseil unifié, ne sera-t-il pas rationnel d'admettre que ce Conseil puisse avoir deux secteurs d'activité ? Et d'abord le premier, celui qui était réservé au Conseil de ministres en vertu des traités de Paris et de Rome et auquel nous n'entendons pas changer un iota en ce qui concerne ni la représentation des gouvernements, ni la compétence, de telle sorte que les traités resteront intacts.

A ce Conseil, vous donnerez le nom que vous jugerez le plus opportun ; sans astuce, je crois que le terme « Conseil des Etats » se situe à égale distance de mots plus dangereux que les réalités que souvent ils invoquent.

Il est très facile de concevoir que ce Conseil pourra, dans un second secteur de son activité, se charger des compétences nouvelles qui sont la poli-

**Duvieusart**

tique internationale, la défense et l'éducation. Il le fera selon des procédures, des votes, des majorités que nous devons déterminer.

Nous avons estimé qu'il ne serait pas inutile de chercher des formules dans un traité signé antérieurement entre des nations que la chose concernait. Je me suis reporté au traité de l'union de l'Europe occidentale, qui n'est pas très riche, mais qui pourrait peut-être nous léguer ses formules. Le traité de l'U.E.O. prévoit déjà que les pays intéressés travailleront à l'intégration progressive et à l'unité politique de l'Europe. Il prévoit aussi que le Conseil statuera à l'unanimité, à moins qu'il n'en ait décidé autrement.

En reprenant ces formules, — je veux affronter le risque de la précision — nous ne demandons à la France aucun engagement nouveau. D'autre part, nous n'avons pas l'astuce — c'est la seule chose que l'on pourrait nous reprocher — de mettre sur le chemin de l'Angleterre quelque chose d'autre que ce qui figurait dans les traités de Paris et de Rome, qu'elle déclare vouloir accepter et dans le traité de l'U.E.O., qu'elle a signé.

Voilà, Messieurs, la substance de ce que nous avons mis dans cet instrument de travail dont votre commission politique voudra bien faire l'examen au cours des semaines qui vont venir. Nous espérons que l'Assemblée n'aura pas à prendre des responsabilités qui dépassent peut-être un peu celles qu'elle a prises jusqu'à maintenant — mais que je nous verrais prendre sans déplaisir — et que, peut-être, les gouvernements voudront bien accepter de mettre de côté les ressentiments qui peuvent exister entre leurs représentants et écarter les préalables qui ne sont pas justifiés.

S'il n'en était pas ainsi — c'est l'appel que je me permets de lancer en terminant —, je demande à cette Assemblée de bien vouloir, en juin prochain, prendre des responsabilités, des initiatives, qui la grandiraient beaucoup plus que tous autres efforts, souvent verbaux, que nous avons développés jusqu'ici.

Si elle apparaissait aux peuples de l'Europe comme l'organe qui a trouvé la formule de son union politique et le complément des traités antérieurs, je crois qu'alors nous serions dignes de nous présenter au suffrage universel des peuples et de leur dire que vraiment, l'Assemblée a contribué largement à l'unité de l'Europe.

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** — La parole est à M. Janssens au nom du groupe des libéraux et apparentés.

**M. Janssens.** — Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, en ma double qualité de porteur du groupe des libéraux et apparentés et de membre du comité de rédaction qui avait reçu de la commission politique la mission de présenter une proposition de résolution, j'estime devoir ajouter quel-

ques précisions et peut-être même certaines mises au point à l'exposé très objectif que M. le président van der Goes van Naters nous a fait pour introduire ce débat.

Or donc, la commission politique s'est réunie à Rome le 25 avril dernier avec un ordre du jour très important puisqu'il comportait un échange de vues sur l'état des négociations en cours entre les Etats membres au sujet du projet d'union politique. Personne ne contestera que cet objet était d'une brûlante actualité puisque la conférence des six ministres des affaires étrangères, qui s'était tenue à Paris quelques jours auparavant, le 17 avril, s'était terminée sinon par un échec — c'est un mot que je n'aime pas employer —, du moins par un procès-verbal de carence qui avait eu un grand retentissement dans la presse et dans l'opinion publique de nos six pays.

Je m'en voudrais d'entrer dans les détails des délibérations de la commission politique. Il est bon tout de même que je vous rappelle que la discussion fut engagée sur l'initiative personnelle de notre honorable collègue, M. Duvieusart, qui avait élaboré un texte devant servir de base à un nouveau projet d'union politique.

Après avoir rapidement examiné les grandes lignes de ce projet, la commission politique était facilement tombée d'accord sur les conclusions qu'il fallait lui donner.

Première conclusion : l'ordre du jour de la session de mai du Parlement européen comportant d'ores et déjà un débat sur l'union politique, il paraissait presque invraisemblable que le Parlement européen restât muet ou simplement indifférent en présence des résultats complètement négatifs de la conférence de Paris.

Cela étant acquis, il s'agissait de savoir comment il fallait organiser le débat en séance publique. La commission politique se mit assez rapidement d'accord sur le fait que ce débat ne pouvait aboutir qu'à l'adoption d'un avis provisoire, le texte de M. Duvieusart devant être soumis plus tard à l'examen approfondi de ladite commission, puis de notre Assemblée en session plénière.

Finalement, la commission politique a pris la sage décision de désigner un groupe de travail ou, si vous le préférez, un comité de rédaction chargé d'élaborer une proposition de résolution.

La composition même de ce comité de rédaction n'offrait aucune difficulté. M. Duvieusart était tout désigné pour en faire partie. M. Birkelbach, président du groupe socialiste, fut, à sa propre demande, remplacé par M. Dehousse. Quant à M. Pleven, on peut presque dire que sa désignation s'imposait en sa double qualité de président du groupe libéral et d'auteur du remarquable rapport qui avait servi de base à la résolution que le parlement européen avait adopté à la quasi unanimité, le 21 décembre 1961.

**Janssens**

Pour compléter et parfaire ce savant dosage de compétences, de nationalités et d'appartenances politiques, il fut décidé que le comité de rédaction comprendrait également les membres du bureau de la commission politique, à savoir M. Battista, président, M. van der Goes van Naters et moi-même, vice-présidents.

Quant à la mission de groupe de travail, il fut convenu qu'elle consisterait à élaborer le texte d'une proposition de résolution sur la base des conclusions qui se dégagent de l'échange de vues auquel la commission politique avait procédé et qui devaient notamment s'inspirer des considérations suivantes :

1° Si regrettable que soit le fait que les ministres des affaires étrangères n'ont pas abouti à un accord lors de leur réunion du 17 avril 1962 à Paris, on ne peut en conclure que les efforts faits en vue de l'unification politique de l'Europe aient complètement échoué. Il est vrai que les tentatives d'établissement d'une union politique auxquelles les gouvernements des Etats membres de la Communauté ont procédé se sont heurtées à une certaine opposition, mais un effort sérieux de tous les intéressés et l'appui de l'opinion publique permettront de sortir de l'impasse actuelle.

2° La nécessité d'une unification politique s'impose plus que jamais. Ce serait une erreur de différer indéfiniment toute tentative d'unification en raison de la possibilité de l'adhésion de nouveaux membres. Même s'il faut avoir égard aux intérêts légitimes des Etats qui négocient leur adhésion à la Communauté, ces Etats ne doivent pas s'attendre à ce que la Communauté renonce pour eux à son dynamisme et adopte une attitude de simple expectative.

3° Dans la situation actuelle, un rôle décisif incombe au Parlement car, après l'échec de tentatives des gouvernements, il est appelé à s'adresser directement à l'opinion publique européenne et aux Parlements des Etats membres. Les gouvernements doivent se rendre compte qu'ils ne peuvent retarder l'unification politique au mépris de la volonté de leurs peuples.

4° Tout aussi important que l'unification politique est le progrès politique interne des Communautés existantes. Les Communautés doivent être renforcées et leur fonctionnement doit être assuré. Cela implique notamment un renforcement du rôle du Parlement. Tout débat sur l'unification politique doit s'inspirer de cette importante idée.

Telles étaient donc les bases sur lesquelles le comité de rédaction était chargé d'élaborer un texte de proposition de résolution.

Le comité de travail, vous le savez, s'est réuni à Strasbourg lundi dernier, 7 mai, dans la matinée. Etaient présents : M. Duvieusart, M. Dehousse, M. van der Goes van Naters et moi-même, M. le président

Battista étant, comme vous le savez, empêché par la maladie de rejoindre Strasbourg. Quant à M. Pleven, son arrivée n'était annoncée que pour 13 heures.

Sur la base d'un texte présenté par M. Dehousse, ce comité restreint élaborera un premier projet qui comprenait trois parties.

La première était un préambule qui rappelait les résolutions antérieures du Parlement européen, qui se préoccupait des difficultés et des obstacles actuellement rencontrés par le projet d'unité européenne, qui réaffirmait sa foi profonde dans la nécessité d'une telle union et réclamait la reprise rapide des négociations par les six Etats membres.

La deuxième partie reprenait non pas le texte, mais la quintessence, la synthèse, les principes généraux du projet élaboré par M. Duvieusart.

Enfin, la conclusion affirmait la volonté du Parlement européen de sauvegarder, de maintenir, de renforcer même l'action des Communautés existantes et de poursuivre inlassablement ses efforts en vue d'assurer le développement de l'institution parlementaire.

Ce premier projet fut remanié parce qu'il était apparu à tous les membres du comité de rédaction qu'il était actuellement inopportun d'entrer dans les détails d'un projet d'union politique qui ne pouvait, en 24 ou en 48 heures, être soumis à l'examen approfondi de la commission politique et peut-être même de l'Assemblée plénière.

En conséquence, un nouveau projet plus concis, plus condensé a été établi, se bornant à rappeler les principes sur lesquels le Parlement européen s'est toujours fondé non seulement pour demander l'accroissement et le renforcement de ses attributions et de ses pouvoirs, mais également pour parvenir, dans le plus bref délai, à l'unité politique de l'Europe.

C'est ce second projet qui a été soumis hier soir à l'examen de la commission politique. Après une longue discussion, après y avoir apporté certains amendements, la commission a adopté, à la quasi-unanimité, la proposition de résolution qui vous est actuellement soumise.

Le groupe des libéraux et apparentés m'a chargé de l'honneur de vous faire part de son adhésion à cette proposition de résolution. Je m'en réjouis d'autant plus, Mesdames, Messieurs, que, sous réserve de quelques amendements, c'est le texte élaboré par le comité de rédaction qui a été, dans son principe et même dans sa forme, adopté par la commission politique.

Les premiers paragraphes n'appellent aucune observation. C'est le rappel de la position qui a été adoptée à différentes reprises dans le passé par le Parlement européen. C'est le rappel, très opportun, de la déclaration de Bonn du 18 juillet 1961 qui avait suscité et qui suscite encore tant d'espoirs dans l'opi-



**Janssens**

nion publique européenne. C'est le rappel de la volonté de notre Parlement de réaliser cette union politique vers laquelle tendent tous nos vœux.

Je voudrais m'arrêter quelques instants sur le paragraphe 5 qui constitue en quelque sorte la conclusion de cette proposition de résolution : la commission politique est chargée « de suivre les événements et de présenter à la session de juin 1962 un rapport d'ensemble sur l'état du problème et éventuellement des propositions sous forme d'un projet d'union politique européenne ».

Pourquoi ce rapport d'ensemble ?

Parce qu'il apparaît presque indispensable que les membres de notre Assemblée soient saisis d'un document qui les mette en possession de tous les éléments d'appréciation nécessaires et qui leur rappelle notamment ce qui a été fait ou ce qui n'a pas été fait dans le passé, en vue d'arriver à cette union politique de l'Europe.

Pourquoi alors le mot « éventuellement » ? Parce que rien ne dit, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, que, dans l'intervalle — bien que, pour ma part, je ne crois pas à cette hypothèse —, nous ne soyons pas saisis par le gouvernement des six États membres d'un nouveau projet sur lequel la consultation de l'Assemblée serait demandée. Mais, au cas où la consultation de l'Assemblée ne serait pas demandée, notre Parlement doit se réserver le droit de présenter, à son tour, des propositions concrètes et constructives.

Je crois donc que cette conclusion de la proposition de résolution répond, à la fois, au vœu de la commission politique réunie à Rome le 25 avril et aux résolutions antérieures qui ont été adoptées à différentes reprises par le Parlement européen lui-même.

Je voudrais maintenant rencontrer les observations formulées par l'honorable M. Metzger. J'ai voté la seconde proposition de résolution relative à l'adhésion de la Grande-Bretagne aux Communautés européennes. Je l'ai votée parce qu'elle était séparée du texte de la proposition de résolution relative à l'union politique. Je suis, en effet, de ceux qui pensent que ce n'est pas aujourd'hui qu'il convient de trancher la question de savoir dans quel sens ou dans quelle mesure la Grande-Bretagne doit être associée ou non aux négociations en vue de cette union politique de l'Europe. C'est là plutôt une question de tactique qu'une question de principe. Et puisque l'examen approfondi du projet Duvieusart-Dehousse, qui vient d'être déposé, a été remis à une session ultérieure de notre Assemblée, je pense que la commission politique a agi sagement en dissociant la proposition de résolution relative à la question de l'adhésion de la Grande-Bretagne à nos Communautés européennes de l'amendement de M. Metzger, qui consistait à faire allusion aux contacts que, dès à présent, il faudrait établir avec la Grande-Bretagne en vue de l'union politique.

L'essentiel pour moi, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, c'est que la proposition de résolution, qui est défendue et appuyée par le groupe des libéraux et apparentés, laisse au Parlement européen ce rôle essentiel qu'il a toujours eu l'ambition de jouer : celui d'un agent moteur et non pas d'une simple assemblée consultative ; le rôle d'un agent moteur dans la voie de l'unification de l'Europe, non seulement au point de vue économique, mais également au point de vue politique.

C'est la raison pour laquelle, au nom de mon groupe, j'ai l'honneur de proposer à l'Assemblée de voter ce projet de résolution, sans amendement ni modification.

Abordant maintenant — et c'est par là que je terminerai —, la position dans laquelle je me trouve personnellement, je voudrais vous rappeler ce que j'ai déjà dit à la commission politique à savoir que, dans ce « festival belge », je veux oublier que le parti auquel j'ai l'honneur d'appartenir est présentement dans l'opposition. M. Duvieusart, auteur du projet d'union politique qui sera bientôt soumis à nos délibérations, et M. Dehousse, son coauteur, je ne dirai pas son complice (*sourires*), appartiennent au contraire à la majorité gouvernementale.

Je veux oublier tout cela pour ne retenir que je suis avant tout et surtout un député européen qui, indépendamment de toute considération de politique nationale, n'a en vue qu'une seule chose : arriver le plus rapidement possible, par les voies les plus normales, les plus régulières, les plus compatibles avec les attributions malheureusement limitées qui nous sont accordées par les traités, à cette unification politique de l'Europe sur laquelle, je pense, l'unanimité se fera dans cette Assemblée.

(*Applaudissements*)

**M. le Président.** — La parole est à M. Braccesi.

**M. Braccesi.** — (1) Monsieur le Président, mes chers collègues, je vous avouerai que je ne fais pas partie de ceux à qui la nouvelle de l'échec et de l'ajournement *sine die* de la conférence de Paris sur l'Union européenne ont causé une profonde déception au milieu du mois passé. Contrairement à l'opinion générale, je ne m'étais en effet bercé d'aucune illusion sur les résultats de la conférence de Bonn de l'année passée ni sur les décisions qu'elle avait prises. Après cette conférence eut lieu une session d'été de notre Assemblée qui y a défini très clairement, bien que sous une forme trop timide et trop faible à mon gré, le minimum de conditions préliminaires d'ordre institutionnel et politique indispensable pour que l'extension de l'union européenne à la politique étrangère et à d'autres domaines, loin de signifier un affaiblissement, voire l'arrêt de mort d'une expérience communautaire et supranationale de plus en plus confinée à des secteurs techniques et spécialisés, constituât au contraire le développement logique et nécessaire, le complément et le couronnement de cette expérience.

## Braccisi

En résumé, ces conditions préliminaires étaient au nombre de deux : d'une part, conjointement à l'union politique, l'établissement d'une procédure en vue de l'élection au suffrage universel direct de notre Parlement selon le projet qu'il avait lui-même adopté, et d'autre part, à un rythme tout aussi rapide, la fusion des exécutifs communautaires, le Conseil de ministres compris.

Dès le début déjà, ces conditions me parurent insuffisantes ; si, refusant de fermer les yeux devant la réalité, nous voulons en effet voir clairement les qualités de la formule supranationale et communautaire, mais aussi ses défauts et ses limites, nous devons reconnaître qu'en dépit de ses succès indéniables sur le plan strictement économique, en dépit des mesures prises en vue de supprimer les obstacles à la libre concurrence, elle ne peut être appliquée telle quelle aux tâches autrement plus vastes et plus systématiques que comporte la définition d'une politique économique commune — et à plus forte raison une politique étrangère européenne —, mais qu'elle doit être soumise à une profonde transformation institutionnelle afin de doter les institutions communautaires de pouvoirs réels, même pour les grandes décisions d'ordre politique et non seulement, comme c'est le cas à présent, sur le plan administratif, exécutif et, en ce qui concerne notre Assemblée, consultatif, ce pouvoir de consultation étant d'ailleurs exercé à l'égard d'une politique ou de politiques dont l'essentiel des directives est encore fixé exclusivement par les gouvernements nationaux.

Malgré cette lacune particulièrement grave, le Parlement européen avait cependant défini, comme je viens de le dire, les conditions minimum nécessaires pour une union politique qui ne serait pas entièrement figée dans une formule intergouvernementale.

Cependant, sans parler de leur caractère interlocutoire renvoyant toute décision définitive à une commission d'experts puis à des conférences intergouvernementales successives — avec toutes les longueurs et la perte de temps que cela comporte et qu'il était facile de prévoir dès le début —, les décisions de Bonn ont relégué au second plan tous les éléments les plus timidement supranationaux que notre Parlement avait réclamés pour s'en tenir à la formule plus rigoureuse des unions de caractère international qui n'aliènent en rien la souveraineté de leurs différents membres, autrement dit, à une formule qui se trouve en contradiction flagrante avec la structure communautaire, même indépendamment de la question des compétences d'ordre économique attribués à l'union politique.

Aussi fut-il dès lors évident que l'Union des Six, commencée sous de si heureux auspices, mais n'ayant marqué aucun progrès notable depuis la signature des traités de Rome — qui remonte maintenant à cinq ans —, que cette Union des Six se trouvait devant un dilemme de plus en plus grand, soulevé par la de-

mande britannique d'adhésion au Marché commun. La première possibilité — dont je suis personnellement convaincu depuis le début — était et est encore qu'en dépit de sa tendance à se méfier des premières réalisations d'intégration continentale, la Grande-Bretagne est toujours prête à reconnaître le fait accompli et à accepter la réalité, une fois qu'elle a été en mesure de constater les résultats positifs et la validité des faits qui éveillent primitivement sa méfiance. C'est ce qui s'est passé avec le Marché commun : son succès a porté la Grande-Bretagne à tourner sans la moindre hésitation le dos à l'A.E.L.E. et à demander son adhésion. Les partisans de cette thèse affirment que cette même clairvoyance conduira demain la Grande-Bretagne à reconnaître la réalité d'une communauté politique de type fédéral ayant déjà donné des preuves de viabilité et d'efficacité, et que l'existence, ou pour le moins la création rapide d'une telle communauté fournirait aux Anglais une raison supplémentaire d'adhérer sans plus tarder au Marché commun, car ils verraient qu'avec ou sans eux, l'Europe est prête à aller plus loin, même sur le plan politique.

La seconde possibilité — celle à laquelle semble s'être ralliée la majorité de nos classes dirigeantes — consiste à estimer qu'en raison de la passivité, de l'indifférence ou des nombreuses hésitations de tous nos gouvernements sans exception, la formule supranationale est pratiquement dépassée, ou tout au moins dépourvue d'actualité, et que par conséquent, la seule formule applicable à l'heure actuelle consiste dans l'Europe des patries, assortie de modifications de détail plus ou moins importantes mais qui ne changent rien au fond politique et institutionnel de la question ; autrement dit, une union politique respectant absolument les souverainetés nationales.

Mais en adoptant cette seconde possibilité, il était clair dès le début, et c'est pourquoi, comme je le disais en prenant la parole, l'échec de la conférence de Paris ne m'a pas surpris, que l'on ne pourrait pas éluder le raisonnement suivant — et l'on n'a en effet pu le faire — : si l'on accepte une union politique sous la forme institutionnelle purement intergouvernementale que je viens d'indiquer et dont tous les Britanniques, quelle que soit leur appartenance politique, sont les partisans constants depuis douze ans, il n'y a plus aucune raison d'ouvrir des négociations en ce sens sans eux, surtout à la veille de leur entrée probable dans le Marché commun.

L'alternative qui se pose et qui est restée sans changement, peut donc se résumer ainsi : ou nous voulons arriver à une réalisation sur le plan politique avant de savoir si la Grande-Bretagne est prête à entrer dans le Marché commun ou non, et dans ce cas, nous devons avoir le courage d'appliquer également au domaine de la politique étrangère le principe supranational et communautaire en le renforçant et en l'élargissant au point d'arriver à établir une véritable démocratie fédérale européenne ; ou bien nous acceptons la solution du moindre effort, la solution officielle

**Braccesi**

de l'Europe des patries — c'est-à-dire l'Europe des Etats et de la diplomatie et non celle des peuples — et dans ce cas, on ne voit vraiment pas pourquoi la Grande-Bretagne ne pourrait pas participer dès le début aux discussions, ne serait-ce qu'à titre de membre invité.

A mon avis, et c'est la conclusion que je voudrais soumettre à l'Assemblée, la proposition de résolution que MM. Duvieusart et Dehousse nous ont présentée ne tient compte d'aucune de ces deux possibilités puisqu'ils proposent d'une part de limiter les négociations sur l'union politique aux six Etats membres des Communautés exclusivement, et suggèrent d'autre part une formule de type strictement intergouvernemental à laquelle la fusion des exécutifs des trois Communautés ne saurait apporter un correctif suffisant.

Quelles sont donc les recommandations qu'à mon sens, l'Assemblée devrait adresser en ce moment aux gouvernements nationaux ?

Il me semble qu'elles se déduisent de manière évidente de ce que j'ai dit jusqu'à présent.

En premier lieu, si elle ne veut entrer en contradiction avec elle-même, l'Assemblée ne peut renoncer au principe des élections au suffrage universel direct après l'avoir affirmé si souvent et si solennellement.

Ensuite, comme je l'ai déjà dit, elle doit admettre que les élections au suffrage universel direct ne suffisent pas à elles seules, car ce qui s'impose, c'est une profonde révision de la structure institutionnelle des Communautés, celles-ci ne réclamant pas seulement une fusion et l'attribution de nouvelles compétences politiques, mais aussi et avant tout les pouvoirs réels et la légitimation démocratique directe qui leur font actuellement entièrement défaut.

A ce propos, il me paraît particulièrement indiqué de recourir à une formule que le Conseil des communes d'Europe avait proposée en son temps et qu'il a relancée récemment au cours de son congrès international à Vienne : que les six gouvernements se mettent d'accord non sur le statut de la future union — statut dont l'élaboration devrait appartenir à un organe parlementaire et non aux négociateurs diplomatiques — mais bien sur l'élection immédiate de notre Parlement au suffrage universel direct, conformément au projet qu'il a lui-même présenté, étant entendu que le statut de la future union politique européenne serait élaboré par ce Parlement puis soumis au referendum des peuples de la Communauté ; le projet analogue préparé en 1953 par l'Assemblée *ad hoc* pourrait utilement servir de précédent à cet effet.

Seule cette thèse me paraît susceptible de faire sortir le problème de la relance politique de l'intégration européenne de l'impasse où il semble s'être définitivement perdu ; elle seule est capable de mener à bien cette unité effective de caractère fédéral que

réclament tant le développement du marché commun que la réalisation d'un calendrier économique efficace au niveau communautaire et la mise en œuvre d'une politique étrangère réellement européenne permettant à notre continent d'intervenir fermement dans le concert de la politique mondiale en faveur de la démocratie et de la paix.

Certes, on pourra m'objecter — et quelques orateurs l'ont déjà fait aujourd'hui au cours de leurs interventions — que c'est là une solution trop audacieuse, inactuelle et allant contre le courant des événements. C'est pourquoi, acceptant ces hésitations, je renonce à présenter en ce moment un autre texte de résolution, voire des modifications à la résolution présentée. Mais je crois que si le Parlement européen n'a pas le courage d'aller, le cas échéant, à contre-courant et de faire preuve d'audace, il manquera à son devoir fondamental et trompera les espoirs et la confiance que nos peuples ont mis en nous.

(Applaudissements)

**M. le Président.** — La parole est à M. Dehousse.

**M. Dehousse.** — Monsieur le Président, mes chers collègues, tout à l'heure, dans son excellent discours, mon collègue et ami M. Duvieusart a fait allusion à deux catégories de négociateurs ou d'interlocuteurs. Je me range pour ma part dans la catégorie de la rondeur et c'est la raison pour laquelle je dirai tout de suite que je joindrai ma modeste voix à toutes celles qui se sont exprimées déjà en faveur du vote des deux résolutions qui vous sont présentées.

Je le fais, à dire vrai, dans un souci de réalisme et de conciliation bien plus qu'avec enthousiasme.

Je voudrais dire pour commencer combien je regrette que les six ministres des affaires étrangères n'aient pas trouvé opportun, au cours de leurs réunions successives, de donner suite à l'excellent rapport et à l'excellente résolution adoptée par notre Assemblée de 21 décembre 1961. L'Assemblée avait pourtant accompli un des meilleurs travaux qui soient sortis de son sein. On y retrouvait toute la sagesse, tout l'esprit politique du président Pleven et c'est vraiment à très juste titre que le paragraphe 2 de la première résolution qualifie nos propositions de « conciliantes » et de « constructives ». C'est bien ce qu'elles étaient. Elles ne faisaient montre d'aucun à priorisme doctrinal, d'aucun sectarisme idéologique. C'étaient des propositions pratiques et acceptables. Encore une fois, je déplore vivement que, parmi les six ministres des affaires étrangères, il ne s'en soit trouvé aucun pour s'en faire le défenseur.

Monsieur le Président, dans la première des deux résolutions qui nous sont soumises, il est un passage auquel je me permets d'attacher une importance particulière, peut-être parce qu'il est le résultat d'un amendement que j'ai présenté hier à la commission politique : c'est le paragraphe 3. La première version

**Dehousse**

de la résolution avait, à mes yeux, une grande faiblesse : son caractère purement négatif. Elle protestait à bon droit, elle regrettait à juste titre, mais elle ne faisait pas cette fois-ci œuvre constructive, elle ne donnait pas le ton, elle n'indiquait pas la pensée de l'Assemblée à l'endroit de la construction politique en cours d'élaboration.

Cette lacune a été réparée par le paragraphe 3 qui contient au moins deux idées importantes. La première, sur laquelle je crois que nous sommes unanimes ici, c'est l'idée selon laquelle il ne peut en aucun cas, ni directement, ni indirectement, être porté atteinte au statut des trois Communautés existantes. Là-dessus, on peut dire qu'il y a un front inébranlable des Européens de cette Assemblée et même de tous les bons Européens en général.

L'autre idée est reprise mot pour mot du rapport de M. Pleven du mois de décembre. C'est celle qui indique les objectifs susceptibles d'être poursuivis demain par l'Union politique en dehors et au delà des Communautés européennes. Toute une série de points sont mentionnés : l'adoption d'une politique étrangère commune, l'adoption d'une politique de défense commune, une coopération étroite dans le domaine culturel, l'harmonisation et l'unification des législations, et aussi le règlement des différends qui surgissent entre les membres.

Dans ces différents objectifs, il en est un qui me paraît essentiel et dont le libellé reflète, lui aussi, j'en suis certain, l'opinion unanime des membres de ce Parlement. C'est celui qui a trait à l'adoption d'une politique de défense commune contribuant au renforcement de l'alliance atlantique. A ce sujet, le sentiment du Parlement a été très net et je me permets de rappeler à ceux qui auraient tendance à l'oublier qu'en décembre dernier, c'est un amendement du groupe socialiste, amendement que j'ai eu l'honneur de présenter, qui a établi ou rétabli la liaison entre la poursuite d'une politique de défense commune et le renforcement de l'alliance atlantique.

On a parfois, Monsieur le Président, ironisé sur certains des autres objectifs. On a dit notamment que l'harmonisation et l'unification des législations des Etats membres est un travail de titans, une œuvre dont l'accomplissement peut demander un demi-siècle. Je n'en sais rien car, à l'heure actuelle, les choses vont vite. Je reconnais que c'est une œuvre de longue haleine, mais pour être de longue haleine, elle n'en est pas moins indispensable. Nous ne serons jamais une véritable communauté, au plein sens du terme, si nous ne parvenons pas à réaliser entre nous, à défaut d'une identité législative que je crois chimérique, tout au moins une concordance de vues sur certaines matières essentielles du domaine législatif.

Le paragraphe 3 de la résolution ne signifiait pas autre chose et je tenais à le préciser.

J'ai constaté tout à l'heure, au cours des débats, que des hésitations paraissent se manifester en ce qui con-

cerne la seconde résolution et, plus particulièrement, l'amendement introduit par M. Metzger. Je voudrais préciser ce qui me paraît être le sens de cette seconde résolution.

On nous parle, Monsieur le Président, à propos des négociations avec la Grande-Bretagne, de longs et même de forts longs délais. Certains nous disent que, dans la meilleure hypothèse, le traité qui concrétisera cette adhésion ne sera pas signé avant le 1<sup>er</sup> janvier 1963. Et les mêmes ajoutent, non sans raison, qu'un traité de cette envergure sera discuté, épluché dans les Parlements des sept pays représentant treize assemblées législatives. Ils disent qu'un tel travail s'étendra sur la quasi-totalité, sinon sur la totalité de l'année 1963.

Dès lors, cela reporte fort loin l'efficacité de l'adhésion britannique. Aussi une des raisons de l'amendement est-elle de souligner combien il est désirable qu'à défaut de modalités techniques arrêtées dans tous leurs détails, une décision de principe par oui ou par non, sur des points essentiels, soit prise quant à la participation britannique.

Les ministres des affaires étrangères nous donnent déjà le mauvais exemple. Il avait été formellement décidé dans cette Assemblée — et je me souviens de l'image employée par M. Hallstein — que les candidats à l'adhésion ou même à l'association devaient bien se rendre compte qu'ils montaient dans un train en marche. Monsieur le Président, je constate, non pas encore dans les faits mais dans les esprits, une fâcheuse tendance à arrêter le train en attendant que certains voyageurs y montent.

C'est pour moi une raison de plus de soutenir l'amendement à la seconde résolution demandant une décision rapide sur cette question capitale de l'adhésion britannique. Je me hâte d'ajouter que l'amendement, tel qu'il a été conçu, ne constitue en rien un préalable. Nous avons suffisamment souffert dans le passé des préalables de toute espèce à la ratification de tel ou tel traité européen. Rappelez-vous l'expérience de la Communauté européenne de défense dont, n'en déplaise à un journal de chez moi, je demeure avec fierté un veuf inconsolable et inconsolé. Nous avons suffisamment souffert de ce genre de préalables pour ne pas recommencer l'expérience et pour ne pas en faire pâtir le traité d'union politique européenne.

Je désire mentionner également, à propos de la seconde résolution, ce que j'ai dénommé tout récemment encore à Vienne, lors des remarquables Etats généraux des communes d'Europe qui se sont tenus dans cette ville, la clause Pleven.

Cette clause règle, dans le projet que nous avons voté au mois de décembre dernier, la participation des nouveaux membres aux Communautés et à l'union politique. Elle a pour but d'éviter l'automatisme. Nous n'avons pas voulu qu'un membre qui entre dans les Communautés parce qu'il en exprime le désir et parce

**Dehousse**

qu'il y est accepté, entre automatiquement dans l'union politique. Il peut fort bien avoir des raisons légitimes de ne pas le désirer. Inversement, nous avons souhaité que le nouveau membre participant aux Communautés puisse, s'il le veut, sans en être empêché par un veto tendancieux et intempestif, étendre sa participation à l'union politique.

Je reste fidèle, Monsieur le Président, à ce texte du rapport Pleven et de la résolution du 21 décembre dernier. C'est dans cet esprit que je me prononcerai en faveur de l'amendement à la seconde résolution.

M. Janssens, qui n'est pas ici un membre de l'opposition — cela arrive du reste si rarement à son parti qu'il n'a pas encore eu l'occasion d'en contracter l'habitude (*sourires*) — a donné une interprétation du rôle de notre Parlement sur laquelle je me permets de faire des réserves.

Cette interprétation porte sur le paragraphe 5 de la première proposition de résolution, par lequel le Parlement charge sa commission politique de suivre les événements — précision d'ailleurs inutile puisque, par définition, tel est le rôle de la commission — et de « présenter au mois de juin 1962 un rapport d'ensemble sur l'état du problème et éventuellement des propositions sous forme d'un projet d'union politique européenne. »

Si je comprends bien l'interprétation de M. Janssens, le Parlement devrait en quelque sorte jouer un rôle supplétif, c'est-à-dire n'intervenir pour formuler des propositions d'union politique européenne que dans l'hypothèse ou une tentative aurait été faite sur le plan gouvernemental et où cette tentative aurait échoué.

M. Janssens fait un signe de dénégation. Alors, c'est moi qui ai mal compris son discours, pourtant si clair, si net de tout à l'heure. Je suis heureux de sa dénégation car, quant à moi, j'interprète le paragraphe 5 de la première résolution comme signifiant qu'il ouvre la porte d'une manière tout à fait large à la position que l'Assemblée décidera de prendre. Le Parlement européen, à mon avis, sur la base du paragraphe 5, décidera ce qui lui convient, quoiqu'il puisse se passer sur le plan des négociations intergouvernementales.

Parmi les documents que la commission politique puis le Parlement auront à examiner, figure un texte dont il a été beaucoup question ces jours derniers et qui suscite déjà toute une série d'interprétations dont certaines sont proprement ahurissantes et déconcertantes. Il s'agit du texte élaboré par M. Duveiusart et dont je ne suis que le très modeste cosignataire à titre personnel, faut-il le dire, mais cosignataire convaincu parce que j'estime que ce document contient une idée fort intéressante capable de frayer le chemin à une solution qui nous sortirait de l'impasse où, semble-t-il, nous nous trouvons.

M. Duveiusart propose un Conseil unique, qu'il appelle Conseil des Etats, sorti de la fusion des trois

Conseils des Communautés existantes. Le texte qu'il a élaboré et que j'ai contresigné indique clairement que cette fusion des Conseils de ministres se fait dans le respect du statut des Communautés.

Si un tel Conseil vient à agir au titre de Conseil de la C.E.C.A., il le fait dans les conditions et notamment selon le mode de votation du traité de la C.E.C.A., et ainsi de suite. Mais ce Conseil est, en quelque sorte, bivalent. Etant installé en plein centre des Communautés — et c'est là aussi un mérite essentiel de cette proposition —, il peut devenir, pour autant qu'il siège à l'échelon des chefs d'Etat et des chefs de gouvernement, le Conseil de l'union politique.

Alors là, il a les compétences indiquées par le texte et qui sont beaucoup plus modestes et beaucoup plus classiques. Cela me paraît extrêmement rationnel, notamment parce que cela coupe court, dans mon esprit, à ce que j'appelle le préalable de la participation britannique.

La Grande-Bretagne a toujours clairement indiqué que si elle vient à participer aux Communautés européennes, elle le fera en respectant le statut de celles-ci. Elle a très clairement indiqué aussi qu'en ce qui concerne l'Europe politique, elle n'était pas en faveur d'une solution purement supranationale. Le document qui vous est présenté tient compte de cette double perspective et si je le mentionne, et si j'y insiste, c'est parce que j'ai déjà pu rencontrer et entendre tellement de commentaires qui ont déformé la portée de ce texte, que j'ai cru cette rectification indispensable en séance publique du Parlement, dans la pensée au moins que ce que j'ai dit figurera au compte rendu de la séance et sera de nature à dissiper les équivoques, volontaires ou non, conscientes ou non.

Monsieur le Président, avant d'en terminer, je voudrais reprendre un point qui a été invoqué dans l'exposé de M. Metzger et qui me paraît fort important, à savoir que, en tout état de cause, nous ne devons pas négliger les possibilités qui s'offrent à nous de tirer des traités de Paris et de Rome toutes les virtualités qu'ils contiennent.

Ce n'est pas suffisant à mes yeux. Mais, étant donné la situation politique présente en Europe, c'est une perspective que nous ne devons en aucun cas négliger.

En d'autres termes, nous devons chercher à poursuivre et à développer l'action de notre Parlement dans toute une série de domaines déterminés de l'activité des Communautés européennes. J'en ai retenu quelques-uns que je vais citer à titre d'exemples, étant bien entendu que cette liste n'est pas limitative : suppression des taxes de transmission, élaboration d'une politique commune en matière d'énergie nucléaire, élaboration d'une politique commune de conjoncture, élaboration, qui me tient beaucoup à cœur, d'une politique commune d'expansion régionale, renouvellement de la convention d'association avec les pays d'outre-mer.

**Dehousse**

D'une manière générale, dans cet effort visant à assurer pleinement le développement interne de notre Parlement, nous devons tendre à fortifier, à consolider tout ce qui a trait à son caractère démocratique et, en particulier, à l'efficacité du contrôle qu'il exerce sur le fonctionnement et sur les activités des trois exécutifs.

En même temps, cette action doit se conjuguer avec une autre qui consiste à rappeler inlassablement toute une série de possibilités que prévoient les traités de Rome et dont il nous appartient de tirer parti. Je fais allusion à l'élection du Parlement européen au suffrage universel direct dans les six pays, à la fusion des trois exécutifs communautaires, à l'effort qu'à mon avis nous devrions entreprendre sans tarder, cette fois sous la forme de propositions dûment arrêtées, pour une augmentation des pouvoirs actuels de notre Assemblée.

Tout cela, Monsieur le Président, doit rester présent à nos esprits et à notre ordre du jour.

Je termine en déclarant, après plusieurs autres, combien, dans les circonstances que nous traversons, je mesure et l'importance de la responsabilité qui nous incombe et le bienfait que représente ce Parlement pour la construction européenne.

On a dit qu'il en a été véritablement le moteur et l'animateur. C'est lui, à bien des reprises, qui a donné les impulsions qui ont permis aux communautés d'aller de l'avant et d'accomplir de nouveaux progrès.

Jamais ce rôle ne m'a paru aussi nécessaire et urgent que dans les circonstances présentes. Je suis de ceux qui continuent de penser que notre Parlement a un rôle déterminant à jouer dans la réalisation de ces Etats-Unis d'Europe qui sont l'objectif suprême de tous les bâtisseurs de l'Europe depuis l'origine.

Monsieur le Président, mes chers collègues, mon vœu serait que, loin de nous décourager, nous trouvions au contraire en nous-mêmes la force de poursuivre notre action dans la direction de ce grand but que d'autres avant moi, avec bien plus d'autorité et d'éloquence, ont dénommé les Etats-Unis d'Europe.

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** — La parole est à M. Pedini.

**M. Pedini.** — (I) Monsieur le Président, mes chers collègues, je n'ai que quelques observations à ajouter à ce qui a déjà été si bien dit par les orateurs qui m'ont précédé. En premier lieu, je remercie le bureau d'avoir mis ce débat à l'ordre du jour et je saisis cette occasion pour me permettre de recommander que chacune de nos futures sessions prévoie une séance réservée à l'étude et à la discussion de l'évolution du processus d'intégration politique européenne, car sans ce processus, l'intégration économique — qui connaît déjà partiellement une si heureuse réalisation — n'aurait aucun sens, et je dirai même aucun succès.

Fort heureusement, Monsieur le Président, nous vivons dans nos six pays sous un régime démocratique, et la démocratie signifie que l'on ne peut rien construire si l'opinion publique n'a pas été rendue attentive à l'intention politique. En réalité, notre Parlement n'existe pas tant pour discuter des rapports de caractère technique ou particulier que pour répondre à sa fonction spécifique, qui consiste à éclaircir les problèmes de l'unité européenne à l'opinion publique des pays européens. En négligeant de le faire, nous trahirions nos responsabilités historiques, et c'est en pure perte que nous aurions rédigé les plus beaux rapports sur la coordination énergétique ou sur la coordination des transports, car ils seraient privés de leur support essentiel, la construction politique de l'Europe.

Je partage le sentiment de responsabilité qui jusqu'ici a animé notre débat. La récente réunion de Paris nous a causé une profonde déception. Mais il est probable que nous ne devons pas chercher à savoir jusqu'à quel point peut être définie la responsabilité qui incombe aux gouvernements ou à un gouvernement particulier ; nous devons plutôt nous demander à quel moment nous avons nous-mêmes failli à l'action constante, tenace et convaincue que nous aurions dû exercer sur les gouvernements afin qu'ils comprennent que, même sur le plan politique, la réalisation d'une construction européenne s'impose de manière inéluctable.

Certes, au cours des rencontres de Turin et de Cadenabbia, les hommes politiques ont prodigué sans compter de généreux efforts. Cependant, ceux-ci n'ont pas suffi à écarter certains obstacles dont il faut à nouveau tenir compte afin de les surmonter à tout prix grâce à des idées simples et claires.

C'est pourquoi, Monsieur le Président, je puis souscrire de toute ma conviction à la teneur de la résolution qui nous a été présentée ici, car elle nous offre la possibilité de réaffirmer clairement un certain nombre de principes qui sont réellement à la base de notre action en vue de l'intégration politique de l'Europe. En effet, à qui appartient-il, sinon à nous, de réaffirmer le principe que l'intégration politique doit demeurer ouverte à tous les développements, car tant dans le secteur économique que dans le secteur politique, l'Europe ne peut être comprise comme une aire autarcique, fermée dans un provincialisme absurde.

J'approuve également cette résolution parce qu'elle pose à nouveau le principe, auquel on ne peut renoncer, que l'on ne peut faire abstraction des Communautés telles qu'elles sont définies par leurs compétences; tout au plus s'agit-il de mieux en harmoniser le fonctionnement (je pense notamment à la fusion des exécutifs), d'assurer un plus grand succès à leur action, d'intégrer les compétences économiques qui, n'ayant pas fait l'objet de définitions assez précises dans les traités, dépendent également en partie de la volonté autonome des gouvernements.

## Pedini

Nous devons affirmer une fois encore que la défense européenne doit trouver une harmonisation naturelle dans le pacte atlantique ; nous avons à revendiquer des pouvoirs de plus en plus étendus pour le Parlement européen, nous appuyant à nouveau sur le principe qu'aussi favorables que nous soyons à la fusion des Conseils, celle-ci ne servirait à rien si les décisions n'obéissaient pas à une réglementation autre que la pure et simple unanimité des voix ; son maintien signifierait en effet la persistance au sein du Conseil unique des difficultés qu'entraîne le droit de veto, autrement dit, la persistance de ce même nationalisme qui est encore en train de nous tendre ses pièges en cette heure critique de la politique européenne.

Par ailleurs, il faut faire comprendre clairement à l'opinion publique que la crise de Paris n'est pas une crise de chancelleries ou de divergences de vues diplomatiques, mais bel et bien une crise essentielle, due au heurt entre deux conceptions différentes de l'Europe : d'un côté, la conception d'une Europe qui naît en tant que nouvelle dimension face à la réalité des problèmes qui caractérisent le monde moderne d'aujourd'hui, et de l'autre, la conception d'une Europe — appelez-la Europe des patries ou comme vous voudrez — encore enfermée dans le vieux moule d'équilibre des forces, une conception que nous devons repousser parce qu'assurément, la création d'un axe Paris-Berlin, auquel on pourrait vainement opposer un axe Rome-Londres, ne servirait en rien la cause de la paix européenne. Nous ne construirons pas une Europe adaptée aux responsabilités actuelles si nous voyons l'avenir de l'Europe sous forme d'un continent circonscrit et défini en soi, si nous ne comprenons pas que la politique internationale est passée du système de Ptolémée à celui de Copernic. Car s'il est vrai qu'il fut un temps où l'Europe était le centre de la politique mondiale, aujourd'hui, elle en est un satellite, toujours important et déterminant, certes, mais qui ne peut acquérir un poids que si elle se présente unie, répondant d'une voix unanime et par une interprétation communautaire et concordante aux problèmes que nous avons à affronter aujourd'hui, forts de toute notre responsabilité.

Pouvons-nous croire que la crise de Berlin peut être résolue dans le cadre du vieil équilibre européen ? Il serait illusoire d'y songer.

Pouvons-nous croire que nos relations avec les nouveaux pays indépendants en voie de développement d'Afrique et d'Asie peuvent encore être définies comme les rapports de nations européennes avec leurs zones d'influence autonomes ?

Disons-le honnêtement : de telles conceptions signifieraient un retour à un nationalisme dépassé et à un colonialisme de mauvais goût, même s'il était camouflé sous l'étiquette de la « grandeur des nations » ! Il faut que l'opinion publique comprenne les changements survenus sur la scène mondiale et que, face à

une situation tellement nouvelle, l'Europe doit se présenter avec des dimensions spirituelles neuves et une attitude entièrement digne de son rôle international. Vous pouvez être sûrs et certains que l'opinion publique comprendra !

En effet, elle ne saurait demeurer insensible à la voix d'une nouvelle Europe, pourvu que nous sachions et que nous voulions le faire entendre. N'était-ce pas cette même voix qui présida, au cours des années douloureuses de la guerre, à la naissance de la résistance dans ces pays aussi qui opposent aujourd'hui des difficultés au processus d'intégration européenne ? Des hommes luttèrent et moururent pour un avenir où l'Europe ne consisterait plus uniquement en un simple équilibre entre ses peuples, mais où elle serait réellement une âme nouvelle, une volonté d'exister dans les esprits et dans les consciences.

Aujourd'hui encore, il convient d'aller à la recherche de cette âme et de cette voix. Ce n'est qu'alors que nous avancerons ; le reste nous sera donné par surcroît...

Par conséquent, je souscris à la recommandation demandant aux exécutifs et aux gouvernements de faire tout ce qui est en leur pouvoir afin d'arriver à un accord avec la Grande-Bretagne. Mais ici aussi, soyons sincères et n'attendons pas des autres qu'ils soient animés de cette conviction et de ce sens de la responsabilité que nous devons avant tout exiger de nous-mêmes.

Il faut donc que cette recommandation soit accompagnée de la prudence qui doit aller de pair avec la responsabilité que comporte un pas aussi hautement significatif ; mais il faut aussi avoir l'honnêteté de dire à l'opinion publique que s'il existe des difficultés, ce ne sont pas uniquement celles que peuvent entraîner les problèmes agricoles ou le Commonwealth — et pour lesquels il est possible de trouver une solution de caractère technique —, mais que la véritable difficulté réside peut-être dans le manque de conviction politique qui, s'il est imputable à certains milieux anglais, l'est également et sans aucun doute à certains milieux européens.

N'est-ce pas en effet une grave erreur que de vouloir arrêter le processus d'intégration politique européenne pour la seule raison que la lenteur des négociations avec l'Angleterre fait marquer le pas à son entrée dans le Marché commun ?

Certes, nous devons tenir nos partenaires anglais au courant de ce que nous faisons, mais par ailleurs, il ne faut pas pour autant, et je souscris à la thèse soutenue à ce propos, arrêter le processus d'intégration politique européenne que des raisons indépendantes réclament d'urgence.

Donc, informons l'opinion publique de tous ces faits, même si au cours de ces prochains mois, notre Assemblée doit ressembler au Sénat romain, lorsque



**Pedini**

Caton y répétait indéfiniment : « *delenda est Carthago* ». Il le répéta jusqu'à ce qu'il eût obtenu ce qu'il voulait... et nous nous trouvons en bien meilleure posture que lui ! Nous n'avons rien à détruire, mais au contraire beaucoup à construire ; tout ce que nous avons à dire inlassablement, c'est que l'Europe doit se faire. Ce qui importe, c'est que nous continuions à dire mois après mois que nous devons faire l'Europe.

Monsieur le Président, et j'en arrive ici à ma conclusion, c'est aussi une question de responsabilité envers notre jeunesse européenne, de responsabilité aussi envers le succès des réalisations auxquelles nous avons abouti au cours de ces années. Plus personne ne doute de la réalité du succès du Marché commun ; plus personne ne met en doute que l'Europe est aujourd'hui la deuxième puissance économique du monde ; plus personne ne doute que, grâce à une heureuse intégration économique, nous ne soyons à la veille d'assurer progressivement à nos peuples une solution à leurs problèmes sociaux et un avenir plus digne, un bien-être plus grand. Mais attention, mes chers collègues : ce bien-être comporte un danger, le danger du provincialisme, de la somnolence, de la négligence, le danger de nous renfermer en nous-même et de perdre le sens de la grandeur et de la gravité des problèmes internationaux et mondiaux auxquels nous participons indubitablement.

Quel malheur, Monsieur le Président, si l'expérience tellement positive de ces dernières années, si l'acte historique des signataires des traités de Rome, parmi lesquels vous figuriez vous-même, Monsieur le Président, n'avaient servi qu'à créer une Europe du bien-être !

Si nous regardons autour de nous, nous verrons que nous sommes de plus en plus menacés précisément par le matérialisme du bien-être. Plus que jamais, nous devons porter nos regards vers l'intégration politique, vers des dimensions spirituelles plus vastes, vers la réalisation d'une communauté de la culture, de l'enseignement, de la politique étrangère, de l'aide et de l'assistance, au tiers monde.

Nous devons aller au delà des traités de Rome, sinon nous endormirons dans la tiédeur du bien-être ce peuple européen qui, s'il est uni, a encore un rôle fondamental à jouer dans l'équilibre du monde.

Partout, les yeux sont fixés sur l'Europe avec un intérêt extrême, et notre piétinement dans le processus d'intégration politique pourrait finalement être interprété comme une véritable crise d'incapacité d'une Europe ayant laissé échapper la plus grande de ses possibilités au moment même où le succès du Marché commun prouve que, si nous le voulons, les moyens économiques nécessaires à la construction d'une Europe politique, implantée dans le monde avec un esprit nouveau, ne font certes pas défaut.

Je vous remercie, Monsieur le Président, et terminerai en souhaitant que chaque mois, au cours de

chacune de nos sessions, nous nous retrouvions dans ce Parlement, unanimement décidés à éveiller l'opinion publique des démocraties européennes afin qu'elle rappelle constamment les gouvernements à leur responsabilité d'édifier cette construction européenne à laquelle il serait folie de vouloir se dérober.

(Applaudissements)

**M. le Président.** — La parole est à M. Kapteyn.

**M. Kapteyn.** — (N) Monsieur le Président, je n'avais pas l'intention de participer à ce débat. Je savais que des personnalités éminentes allaient prendre la parole et ayant trouvé une proposition de résolution qui me paraissait parfaitement acceptable, je croyais ne pas devoir faire entendre ma modeste voix.

Pourtant, la proposition de résolution contient, me semble-t-il, quelques petites erreurs. Le paragraphe 1 fait allusion aux grands espoirs qu'a suscités la déclaration de Bonn. Cela me fait un peu penser aux « grandes espérances » de Charles Dickens. Bonn n'avait pas éveillé en moi de si grands espoirs. J'avais plutôt l'impression qu'on y avait évité le pire et qu'on espérait malgré tout qu'il en sortirait quelque chose.

Le paragraphe 3 contient, lui aussi, quelque chose qui ne me satisfait pas pleinement. Il y est en effet question de l'unification des législations des Etats membres. Quand je pense à l'adhésion de la Grande-Bretagne aux Communautés et à la législation essentiellement différente qui existe dans ce pays, je préférerais que l'on s'exprime d'une façon un peu moins catégorique et que l'on parle de certains secteurs des législations et non pas des législations en général.

Mais enfin, tout cela peut s'arranger et j'avais donc volontiers accepté la formule. J'avais le sentiment que cette proposition de résolution constituait une réponse adéquate au défi que les circonstances actuelles lancent à notre Parlement. Qui pourrait, mieux que ce Parlement, en appeler à la conscience des six gouvernements ? Qui pourrait, mieux que nous, proclamer que contrairement au vœu de certains gouvernants, les peuples européens souhaitent voir se constituer une Europe fédéraliste présentant des caractéristiques supranationales ? C'est là ce que je voyais dans cette proposition de résolution. Cependant, une fois dans la salle des séances, c'est avec un certain étonnement que j'ai entendu M. van der Goes van Naters présenter la proposition de résolution. J'ai d'abord cru — à tort, bien entendu — qu'en tant que Néerlandais s'exprimant en français, il s'exprimait mal. Cela peut évidemment arriver, mais les phrases suivantes de M. van der Goes van Naters et les déclarations des orateurs qui lui succédèrent me révélèrent qu'il n'en était rien.

M. van der Goes van Naters a dit — et cela m'a un peu effrayé — : « En fédéralistes, on peut très bien appuyer l'O.T.A.N. qui ne l'est pas. Pourquoi donc ne



## Kapteyn

pas appuyer l'idée d'un « inner circle » ? J'ai dû y réfléchir un instant. On peut être fédéraliste et aimer beaucoup les kermesses, sans pour cela devoir combattre sous l'étendard du fédéralisme pour organiser des kermesses dans un pays où l'on n'en fait pas. Ainsi, contrairement à ce que j'avais cru voir dans la proposition de résolution, j'ai cru comprendre aujourd'hui que sous l'étendard de l'« européenisme », du fédéralisme, on combat en réalité pour un autre idéal, un idéal que l'on condamne en même temps, l'idéal de « l'Europe des patries ».

Comment la situation se présente-t-elle maintenant ? Je comprends que l'on ait pu, après Bonn, adopter un certain point de vue. Selon quelques gouvernements, il était indispensable que la volonté de donner à l'accord des caractéristiques supranationales préside aux négociations. Je ne veux pas aborder la question de savoir si les gouvernements le pensaient tout à fait sérieusement, mais poussés par leur propre tactique vers certaines positions, c'est cette idée qu'ils défendaient.

Il y a actuellement des gens qui, du haut de leur tour d'ivoire, pensent que l'Europe doit être dirigée selon leurs vues. Leur conception est opposée à celle de la grande majorité de ce Parlement. Certains gouvernements ne veulent à aucun prix d'une union politique ayant les mêmes caractéristiques que nos Communautés.

En outre, nous avons malheureusement dû enregistrer l'évolution d'autres gouvernements, qui avaient auparavant un point de vue un peu plus radical, mais qui, sous la pression de circonstances étrangères à la politique européenne proprement dite, ont petit à petit adopté le point de vue que nous condamnons. Toutefois un autre changement de situation est encore apparu.

Si j'ai bien compris son point de vue, M. Spaak ne veut rien faire sans la Grande-Bretagne, pas même réaliser une communauté politique de caractère supranational. M. Luns est peut-être allé un peu moins loin. Il a seulement dit qu'en matière de supranationalité, il consentirait à mettre un peu d'eau dans son vin. M. Luns n'a donc pas opté pour le principe de la supranationalité dans toute sa rigueur.

D'autre part, des négociations avec la Grande-Bretagne sont en cours. Je n'ai pas besoin de vous dire, Monsieur le Président, que les Britanniques ne sont pas des partisans enthousiastes d'une union politique de caractère supranational, ni d'une union qui en aurait dans une mesure plus ou moins grande, les caractéristiques.

Je suis allé au Danemark récemment et j'ai pu m'y faire une idée de l'opinion de politiciens, de parlementaires et de personnalités du monde des affaires. J'ai remarqué que, là non plus, on ne tient pas tellement à l'Union politique.

Tout cela signifie que les négociations se déroulent dans un climat d'hostilité pure et simple envers tout ce qui est supranational, alors qu'immédiatement après la déclaration de Bonn, certains gouvernements formulaient encore des exigences à cet égard.

C'est pourquoi je crois que le moment est venu, pour le Parlement européen, de dire que danger il y a. Ne nous laissons pas aller à nous rapprocher du point de vue de ces hommes politiques, car si nous ne nous montrons pas très exigeants, si nous mettons de l'eau, et même beaucoup d'eau dans notre vin, nous nous écarterons encore plus de notre objectif qu'autrement. Nous devons donc avoir sur cette question un point de vue ferme et nous rappeler ce que veulent les peuples d'Europe.

Dans le texte néerlandais de la proposition de résolution, on trouve au paragraphe 3, ce qui suit : « Bevestigd opnieuw zijn wil tot verwezenlijking van een politieke unie die, met volledige inachtneming der Gemeenschappen, de volgende doelstellingen nastreeft ».

Cela signifie que le caractère des objectifs à poursuivre devra être conforme au statut des Communautés. J'estimais que c'était excellent. Après avoir entendu les différentes allocutions, je me suis rendu compte que quelque chose devait clocher. J'ai alors demandé à mon voisin, qui est justement Allemand, de me montrer le texte allemand, afin que je puisse voir ce qui s'y trouvait. Ce texte dit : « unter voller Wahrung der Satzung der Gemeinschaften ». J'ai demandé à mon voisin ce que cela signifiait. Je connais bien quelques mots d'allemand, mais je ne comprenais pas cette phrase. Il me répondit que cela n'avait aucun sens. Je ne puis donc vous en dire plus.

J'ai ensuite pris le texte français. On y trouve ceci : « Tout en respectant pleinement le statut des Communautés ». C'est tout différent de ce qui est dit dans le texte néerlandais, dont je m'étais tellement réjoui.

Je me trouve donc devant la difficulté suivante : le rapporteur est néerlandais, mais le texte original est rédigé en français. Je ne peux pas dire que M. van der Goes van Naters ne possède pas la langue néerlandaise. Si ce passage a été traduit ainsi, il n'en est évidemment pas responsable.

Ceci m'amène à vous rappeler une chose. J'ai eu le privilège d'être le président du premier comité de rédaction d'une résolution de la Communauté européenne du charbon et de l'acier. Très inexpérimenté en ces matières, j'ai alors immédiatement proposé que les rapporteurs des commissions soient responsables des textes rédigés dans leur propre langue. Il me paraît souhaitable que le président du Parlement prenne des mesures pour qu'il en soit ainsi à l'avenir. Cela n'a manifestement pas été le cas jusqu'à présent. On éviterait ainsi qu'un simple membre comme moi puisse accueillir avec joie une résolution qui se muera ensuite pour lui en source d'amère déception.

**M. le Président.** — La parole est à M. Rubinacci.

**M. Rubinacci.** — (1) Monsieur le Président, deux documents ont été soumis à notre examen, deux propositions de résolution dont on nous recommande l'adoption. Suivant l'exemple de notre éminent rapporteur M. van der Goes van Naters, je parlerai rapidement du second document, le n° 24, qui exprime le vœu que les négociations en vue de l'adhésion de la Grande-Bretagne à la Communauté économique européenne soient accélérées et rapidement couronnées de succès.

A ce propos, je voudrais souligner qu'il faudra repousser toutes les interprétations erronées reposant sur le fait que le texte de cette résolution a été primitivement une sorte d'amendement additionnel à une autre résolution relative, elle, à l'union politique européenne, et que nous discutons en même temps des deux documents.

Il me semble que les déclarations solennelles et précises de notre rapporteur ainsi que des nombreux collègues éminents qui sont intervenus dans la discussion nous autorisent à affirmer qu'il n'existe aucun lien entre ces deux documents ; le document n° 24 souhaitant que les négociations en vue de l'adhésion de la Grande-Bretagne au Marché commun aboutissent rapidement est parfaitement indépendant, et le fait que nous en discutons en même temps ne signifie nullement que notre Parlement a fait sienne l'idée préjudicielle que les négociations avec la Grande-Bretagne doivent être conclues avant que l'Union politique européenne soit mise en œuvre, position qui a provoqué en avril l'échec des discussions de la conférence de Paris.

En d'autres termes, le point de vue qui me semble prévaloir au Parlement est le suivant : nous souhaitons que les négociations concernant l'adhésion de la Grande-Bretagne aboutissent rapidement, mais nous n'estimons pas que cette adhésion constitue ou puisse constituer une question préjudicielle pour la réalisation de l'Union politique.

Par ailleurs, Monsieur le Président, je suis convaincu que, ce motif qui a conduit à ajourner le processus d'unification politique de l'Europe a été saisi au cours de la conférence de Paris comme un prétexte, afin de ne pas avoir à affronter certains aspects de fond et de forme relatifs aux buts et à la structure de l'Union politique, aspects qui auraient probablement révélé d'autres points de frictions. Et c'est précisément parce que de tels différends fondamentaux existent que je ne crois pas que tout puisse être réduit à une simple question de susceptibilité comme d'aucuns l'ont dit.

Je suis convaincu qu'il est impossible que les hommes de gouvernement qui représentent nos six pays ne tiennent pas compte du fait suivant : si l'on avait posé l'adhésion de l'Angleterre comme condition au moment des négociations concernant la création de

la Communauté économique européenne, nous serions probablement encore en pleine discussion. Un sens de l'opportunité, une juste appréciation du moment politique ont conduit les gouvernements de l'époque et vous-même, Monsieur le Président, en votre qualité de ministre italien des affaires étrangères, à passer outre ; et avec le recul du temps, nous avons été à même de constater que le grand réalisme de nos amis britanniques, leur capacité de se rendre compte du courant de l'histoire, de l'assimiler, de le comprendre, les ont menés à adopter aujourd'hui une position favorable quant à l'entrée du Royaume-Uni dans la Communauté économique européenne.

Je suis intimement convaincu que si nous avançons résolument sur la voie de l'union politique, la Grande-Bretagne ne manquera pas d'y adhérer en temps voulu.

Monsieur le Président, en ce qui concerne la résolution relative à l'Union politique, je n'ai qu'à me reporter à ce qu'ont déjà dit avec une si haute et noble inspiration plusieurs de mes collègues, je dirai même la majorité d'entre eux afin de ne faire de tort à personne.

Notre Parlement ne pouvait rester muet après la conférence de Paris ; par ailleurs, je crois qu'une discussion de fond s'impose afin d'examiner les problèmes dans leur essence même, et de les examiner en des termes d'une clarté absolue, en l'absence de toute réserve diplomatique. J'espère que cette discussion aura lieu de manière approfondie lors de la session de juin. Entre-temps, la résolution n° 23 soumise à notre approbation permet d'affirmer à nouveau la position de notre Parlement sans préjuger les questions de fond et de forme dont nous traiterons en détail précisément au mois de juin.

En ce moment, il nous appartient uniquement de déclarer que le Parlement demeure fermement attaché à sa résolution de décembre 1961, adoptée à la suite de la discussion qu'avait ouverte l'admirable rapport de M. Pleven. Cette discussion ratifia notre politique et notre philosophie, politique et philosophie qui restent nôtres aujourd'hui et à l'avenir.

Je crois que dans l'état actuel des choses, il est indispensable que le Parlement formule un vœu en faveur de la reprise des négociations entre les six pays, et il est bon qu'en ce moment, il se limite à énoncer seulement les objectifs de cette union politique.

C'est l'essentiel que nous rappelons aux gouvernements d'Europe, aux Parlements et aux peuples ; or, ce qui est essentiel, c'est que l'Europe se présente comme une entité unie sur la scène de la grande politique internationale ; que, dans le vaste cadre de l'alliance atlantique, elle revienne pour la coopération dans la défense aux formes qu'avait si sagement prévues la Communauté européenne de défense. Et à propos de cette dernière, qu'il me soit permis, Monsieur le Président, de rendre hommage aux efforts

**Rubinacci**

passionnés et tenaces que lui avait consacrés M. le Président De Gasperi en collaboration avec d'autres hommes d'Etats européens. Mais à l'époque, un ensemble de circonstances malheureux empêcha la création de la C.E.D.

Tout le reste est secondaire, dirai-je. Ce qui importe, c'est une présence active dans l'ensemble de la politique mondiale, présence obéissant aux directives d'une politique européenne harmonisée et définie à long terme ; ce qui importe, c'est que l'Europe réponde d'une seule voix aux grands problèmes qui agitent le monde, grands problèmes de la paix, du désarmement, de la justice entre les peuples, de la coexistence et de la collaboration internationale.

Et je suis d'avis, Monsieur le Président, que si nous sommes réellement désireux de voir se réaliser rapidement l'Union politique européenne, nous devons rester sur le terrain du réalisme et de la progressivité. C'est d'ailleurs la méthode que le Parlement a adoptée en décembre avec le rapport Pleven. Monsieur le Président, il n'est pas facile d'arriver à créer en un instant des organes supranationaux chargés de décider des destins des différents Etats dans le domaine de la politique étrangère : pour commencer, mettons-nous à travailler ensemble, à définir une politique extérieure commune, faisons en sorte de ne plus jamais nous présenter en ordre dispersé dans les grands organismes internationaux. Je crois que si nous réussissons à nous dégager de la discussion purement théorique entre la fédération et la confédération, entre l'Europe des patries et l'Europe communautaire, et à entamer une étude précise des instruments nécessaires à la réalisation de certains objectifs concrets bien définis, eh bien ! je crois, Monsieur le Président, que nous aurons fait plusieurs grands pas en avant.

Je limiterai les considérations que je voulais soumettre à cette Assemblée à ces quelques rapides observations, et je conclurai en prenant acte qu'avec la collaboration du bureau de la commission politique — et, je crois, également de M. Pleven —, nos éminents collègues MM. Duvieusart, Janssens, Dehousse vont se consacrer à une étude approfondie des problèmes que pose la réalisation d'une Union politique et nous soumettre des propositions. Il me semble que nous ferions bien de continuer d'une part à éperonner les gouvernements et de nous charger d'autre part nous-mêmes des difficultés et des problèmes que présente la réalisation de notre objectif commun en cherchant à trouver des solutions, solutions qui peuvent aussi être originales. D'ailleurs, la conférence de Bonn n'a-t-elle pas déclaré que le Parlement européen devait être associé à l'œuvre de création de l'unité politique de l'Europe ? Nous nous appuyons sur ce qu'ont dit les chefs de gouvernement lors de la conférence de Bonn et nous mettons dès lors au travail. Il est possible que grâce au concours des forces des gouvernements d'une part et à la généreuse contribution de notre Parlement de l'autre, nous arrivions à surmonter les difficultés actuelles et à réaliser l'objectif auquel nous aspirons tous.

L'achèvement de l'intégration économique qui a déjà valu un si grand succès à notre Communauté — et par conséquent à nos pays — forme avec l'intégration politique un édifice qu'il est pour le moment possible de subdiviser en différents compartiments : compartiment économique, avec ses statuts, ses attributions et ses compétences assignées aux organes communautaires : compartiments de la défense de la politique étrangère et de la culture, dotés de structures indépendantes, conformes aux différents objectifs et au stade d'évolution du processus d'unification progressive. Peut-être ce Conseil unique que prévoient, me semble-t-il, les plans de M. Duvieusart pourra-t-il y jouer le rôle de corridor de communication. Quoi qu'il en soit, nous en reparlerons en temps voulu. Pour le moment, notre Parlement lance un appel passionné aux gouvernements de nos six pays pour qu'ils engagent à nouveau le dialogue et qu'ils le fassent progresser avec le maximum de bonne volonté afin que le destin de l'Europe s'accomplisse et que l'Europe puisse se retrouver dans l'unité politique.

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** — M. Janssens a demandé la parole pour un fait personnel, en vue de préciser le sens de certaines de ses paroles qui lui semblent avoir été mal interprétées par M. Dehousse.

Je lui donne la parole.

**M. Janssens.** — Je m'excuse de prendre la parole une seconde fois, mais je tiens à mettre au point une des observations présentées par l'honorable M. Dehousse sur l'interprétation que j'ai donnée au paragraphe 5 de la proposition de résolution.

Je rassure tout de suite M. Dehousse : ce n'est pas lui qui a mal compris, c'est certainement moi qui me suis mal exprimé et n'ai pas fait comprendre le sens et la portée que je voulais donner à cette interprétation.

En soulignant le mot « éventuellement » qui se trouve inséré dans ce paragraphe, j'ai simplement voulu dire que notre commission politique conservait la plus grande liberté d'appréciation sur l'opportunité ou la non-opportunité de présenter des propositions concrètes.

La commission politique est d'ores et déjà chargée d'établir un rapport d'ensemble. Le dépôt aujourd'hui d'une proposition de résolution signée par MM. Duvieusart et Dehousse nous donne l'assurance qu'elle sera saisie de l'examen de cette proposition de résolution et que, par conséquent, au mois de juin ou plus tard, nous serons appelés à examiner des propositions concrètes.

Ainsi, il n'y a plus d'équivoque ni de malentendu et nous sommes entièrement d'accord.

**M. le Président.** — La parole est à M. Dehousse.

**M. Dehousse.** — Monsieur le Président, je ne puis évidemment qu'être enchanté de la déclaration que vient de faire M. Janssens.

J'avais d'abord redouté que ses premières paroles limitent quelque peu la liberté de l'Assemblée. Je suis heureux de constater que celle-ci reste entière. En d'autres termes, il appartiendra à notre Parlement, sur la base des propositions qui lui seront faites et des différents documents qui lui seront soumis, de déterminer son attitude. Je n'ai pas voulu dire autre chose.

Je suis heureux de noter les signes d'assentiment de notre éminent collègue M. Berthoin qui a été l'auteur, à la commission politique, du texte qui est devenu le paragraphe 5 de la proposition de résolution.

**M. le Président.** — M. van der Goes van Naters a demandé la parole, notamment pour donner la traduction dans les quatre langues du passage en discussion.

**M. van der Goes van Naters, rapporteur.** — Tout d'abord, je répondrai à M. Kapteyn qui m'a posé une question difficile, à savoir quelle était mon opinion politique sur ce problème.

Mon opinion politique n'entre pas en jeu ; j'ai simplement présenté le rapport de la commission à la place du président de celle-ci.

Mais puisque M. Kapteyn est désireux de connaître mon opinion politique, je le renvoie au texte de mon discours du 29 mars où, Monsieur Duviolsart, j'ai été moi-même un peu le père de l'idée consistant à chercher la base du Conseil de la nouvelle union au sein du Conseil actuel de nos institutions qui existe à Bruxelles. Ce texte prouve bien que, quant à moi, je cherche une solution aussi communautaire que possible.

Cela dit, Monsieur le Président, je reviens sur une phrase de la proposition de résolution où les traductions ne sont pas très heureuses.

Le texte français dit :

« Réaffirme sa volonté de voir se réaliser une union politique qui, tout en respectant pleinement le statut des Communautés, poursuive les objectifs ci-après... »

Je crois que ce texte est bon.

**M. Dehousse.** — En français !

**M. van der Goes van Naters, rapporteur.** — Oui, en français le terme « respectant » est bon parce que *respecter*, c'est tenir compte, d'une façon respectueuse, d'une affaire qui est étrangère au cadre du sujet. Ici, il y a une chose nouvelle, une union politique qui fait ses propres lois, qui, je le répète, est

en dehors du cadre du traité de Rome et qui ne peut faire autre chose que de respecter ce cadre et ne pas l'affaiblir, donc le respecter.

Je crois que le texte est bon.

Le texte italien est également bon : « pur rispettando lo statuto della Comunità ».

Quant au texte néerlandais, il est mauvais.

**M. Dehousse.** — Ces choses arrivent de temps en temps !

**M. van der Goes van Naters, rapporteur.** — Oui, cela arrive de temps en temps !

Le texte néerlandais dit : « met volledige inachtneming van het statuut », « tout en tenant compte du statut » ; c'est presque « appliquer ». Or, ce n'est pas cela. C'est fort malheureux, Monsieur Kapteyn, mais c'est ainsi ; on ne peut pas appliquer le statut européen pour la politique étrangère des six pays, pour la politique de défense commune, etc., parce que tout cela ne figure pas dans notre statut. Il faut donc respecter le statut européen ; mais, dans la nouvelle Union, il ne sera pas possible de l'appliquer. En ce sens, le texte néerlandais est donc mauvais et il faut dire « tout en respectant... ».

**M. Kapteyn.** — Eerbiediging.

**M. van der Goes van Naters, rapporteur.** — « Met volledige eerbiediging van het statuut der gemeenschappen ». C'est la traduction fidèle et, c'est triste pour vous, je répète que c'est la réalité !

Quant au texte allemand il est mauvais, mais pour une autre raison. Il faut le lire ainsi : « bekräftigt seinen Willen zu einer politischen Union, die unter voller Wahrung » — das geht vielleicht noch —, « der Satzung der Gemeinschaften » besser : « des Statuts der Gemeinschaften » —. Sie sind damit einverstanden ? — « des Statuts der Gemeinschaften folgende Ziele verfolgt ».

Je crois, Monsieur le Président, que, de cette manière, les textes sont parfaitement harmonisés.

Enfin, si vous le permettez je voudrais, pour terminer, dire un mot sur l'autre résolution qui a provoqué un amendement de M. Metzger. Voulez-vous, Monsieur Metzger, me permettre d'en donner lecture ? (*Monsieur Metzger fait un signe d'assentiment.*)

« Le Parlement européen compte que les négociations sur l'adhésion de la Grande-Bretagne aux Communautés seront le plus tôt possible couronnées de succès ».

Là encore se pose une question de rédaction : le texte de M. Metzger est un peu plus fort que celui de la commission politique, mais je peux vous dire que la commission peut accepter ce texte qui remplace donc le sien.

**M. le Président.** — Je prends acte des explications que vient de donner le rapporteur, M. van der Goes van Naters, à propos de la question linguistique soulevée par M. Kapteyn. Toutefois, je me permettrai de suggérer que la traduction néerlandaise proposée par M. van der Goes van Naters soit interprétée en tant que traduction littérale du terme français « respecter », mais que les commentaires de M. van der Goes van Naters à ce sujet ne fassent pas loi et ne passent pas pour l'interprétation authentique du Parlement. Car je crois que tant en français qu'en italien, et, me semble-t-il, également en allemand et en néerlandais, le terme « respecter » peut avoir un sens plus large que celui que lui donne M. van der Goes van Naters. « Respecter » signifie également appliquer les termes d'un traité. Le respect formel d'un traité ne comprenant pas la mise en œuvre de ses principes ne serait en effet pas concevable.

Si j'ai bien compris M. van der Goes van Naters, il a établi une sorte de distinction entre le respect des principes d'un traité et leur mise en œuvre. Quoi qu'il en soit, je voudrais que cette distinction ne soit pas adoptée en tant qu'interprétation du Parlement.

**M. van der Goes van Naters.** — Je crois qu'il y a eu un malentendu, Monsieur le Président.

**M. le Président.** — C'est avec plaisir, Monsieur van der Goes van Naters, que je prends acte qu'il s'agit d'un malentendu ; quant aux précisions d'ordre linguistique relatives aux traductions néerlandaise et allemande, il en sera tenu compte au moment du collationnement.

La parole est à M. Kapteyn.

**M. Kapteyn.** — (N) Monsieur le Président, il m'est fort agréable que vous me fassiez aujourd'hui cadeau d'une interprétation du mot « respecter » que

j'accepterais volontiers, mais je ne crois pas qu'elle corresponde à l'idée de M. van der Goes van Naters.

M. van der Goes van Naters voulait dire que selon le présent texte néerlandais, les caractéristiques des objectifs qui y sont énumérés devront être conformes au statut actuel des Communautés, tandis que les mots français « en respectant » signifient simplement, selon M. van der Goes van Naters et d'autres, qu'on ne pourra, en poursuivant ces objectifs, porter atteinte au statut des Communautés.

Cette question me paraît fort importante, car selon ma première interprétation, les termes du texte néerlandais signifient que la poursuite de ces objectifs doit conduire à une Union politique ayant un certain caractère supranational, tandis que l'explication de « respectant » selon laquelle on ne peut toucher au statut des Communautés, implique seulement que l'on peut choisir la forme que l'on désire en ce qui concerne la poursuite de ces objectifs, pour autant que l'on ne touche pas au statut des Communautés.

Ce qui vient de se produire est donc très dangereux. J'accepterais volontiers le cadeau que vous m'avez fait, mais je dois faire cette remarque, car je commettrais une sorte de recel en acceptant sans réserves votre interprétation.

**M. le Président.** — Personne ne demande plus la parole ?...

La discussion est close.

L'ordre du jour appelle le vote sur la proposition de résolution sur les négociations en vue de la création d'une union politique européenne (doc. 23).

Il n'y a pas d'opposition ?...

*La proposition de résolution est adoptée.*

Le texte de la résolution adoptée est le suivant :

### Résolution

#### sur la négociation en vue de la création d'une union politique européenne

« Le Parlement européen,

1. S'élève contre le fait que près de dix mois après la déclaration de Bonn du 18 juillet 1961, qui a suscité de si grands espoirs, aucune suite valable n'ait encore été donnée à cette déclaration,

2. Rappelle aux six ministres que leur conférence n'a pas paru jusqu'ici tenir compte des propositions conciliantes et constructives adoptées, à la quasi-unanimité, par l'Assemblée parlementaire européenne, dans sa résolution du 21 décembre 1961,

3. Réaffirme sa volonté de voir se réaliser une union politique qui, tout en respectant pleinement le statut des Communautés, poursuive les objectifs ci-après :

- l'adoption d'une politique étrangère commune,
- l'adoption d'une politique de défense commune contribuant au renforcement de l'Alliance atlantique,
- une coopération étroite dans les domaines de l'éducation, de la science et de la culture,

**Président**

- l'harmonisation et l'unification des législations des Etats membres,
- le règlement, dans un esprit de compréhension mutuelle et de collaboration positive, des différends qui peuvent surgir dans les relations entre les Etats membres,

4. Demande instamment la reprise rapide des négociations au sein de la conférence des six ministres des affaires étrangères,

5. Charge sa commission politique de suivre les événements et de présenter au mois de juin 1962 un rapport d'ensemble sur l'état du problème et éventuellement des propositions sous forme d'un projet d'union politique européenne. »

Nous passons à l'examen de la deuxième proposition de résolution concernant l'adhésion de la Grande-Bretagne (doc. 24).

La parole est à M. Armengaud.

**M. Armengaud.** — Je désire expliquer mon vote sur la proposition de résolution n° 24.

Ainsi que tous nos collègues, j'ai voté sans la moindre hésitation la proposition de résolution précédente. Je suis en effet entièrement d'accord avec ses auteurs. Par contre, je crains que la résolution qui nous est maintenant soumise relative aux négociations avec la Grande-Bretagne, par conséquent, d'un ordre différent, n'affaiblisse dans une large mesure la résolution fondamentale sur l'union politique qui vient d'être votée.

A quoi rime cette deuxième résolution ? Il s'agit, en réalité, d'émettre un vœu. Pourquoi les négociations avec la Grande-Bretagne doivent-elles être entamées ? Est-ce au prix d'une certaine dilution de la Communauté économique européenne dans un marché plus large, en vue de créer une nouvelle zone de libre-échange ? Ce n'est pas notre sentiment et cela n'a jamais été dit par ce Parlement ni par aucune des commissions.

En fait, j'ai l'impression qu'à l'occasion d'une question fondamentale on a voulu par la bande — le propos de M. Rubinacci le laissait entendre — inciter la Grande-Bretagne à entrer à n'importe quel prix au sein de la Communauté économique européenne.

De deux choses l'une : ou la deuxième résolution est un vœu pieux et dans ce cas elle est totalement inutile comme il est inutile de faire perdre du temps à l'Assemblée en lui proposant des résolutions de ce genre ; ou il y a une arrière-pensée consistant à vouloir transformer cette Assemblée, qui a déjà eu beaucoup de mal à s'installer et à faire comprendre son rôle aux gouvernements, en un nouveau Conseil de l'Europe, incapable de faire entendre sa voix par un Etat quelconque. Dans ce cas, je ne pense pas que l'on fasse une bonne action à l'égard de la Communauté économique européenne.

C'est pour cette raison, Monsieur le Président, que je voterai contre la deuxième résolution. Cela ne

signifie nullement que je m'oppose au principe de l'entrée de la Grande-Bretagne dans le Marché commun. Seulement, je ne la conçois que dans le cadre du traité tel qu'il a été accepté par les six pays.

**M. le Président.** — La parole est à M. Jarrosson.

**M. Jarrosson.** — Monsieur le Président, l'amendement présenté par M. Metzger enlève de la force à la proposition de résolution adoptée par la commission politique. En effet, autant nous sommes heureux que la Grande-Bretagne sollicite son adhésion à la Communauté européenne, autant nous sommes disposés à inciter nos gouvernements à accélérer les négociations pour aboutir rapidement à une solution, autant je pense, comme M. Armengaud, que le texte de M. Metzger affaiblit l'expression de cette volonté et aboutit seulement à formuler un vœu pieux.

Nous pouvons demander aux gouvernements de hâter les négociations. Nous savons très bien quels sont les trois chapitres comportant non des difficultés insurmontables, mais des obstacles réels. Comment pouvons-nous les ignorer et dire d'avance que nous voulons le succès, autrement qu'en exprimant un vœu pieux ?

C'est pourquoi je regrette beaucoup que la rédaction primitive de la commission politique n'ait pas été retenue. Je votais volontiers un texte demandant aux gouvernements de continuer les négociations avec la volonté d'aboutir ; mais je ne puis voter un texte qui exige d'avance un succès, lequel dépend des négociations et non de nos désirs.

**M. le Président.** — La parole est à M. Poher.

**M. Poher.** — Monsieur le Président, je n'avais pas l'intention de prendre la parole, mais les interventions de mes deux collègues m'obligent à faire une courte déclaration à titre personnel.

Bien sûr, mon cher collègue Armengaud, nous allons voter un vœu pieux. Mais le texte qui nous est soumis, à moins vraiment que je ne sache pas le lire, ne stipule pas que l'adhésion de la Grande-Bretagne, que nous souhaitons, doive se faire autrement qu'en conformité avec les normes du traité et les conditions posées à l'admission des six pays.

Poher

Je voterai donc ce texte, mais sans donner à mon vote une interprétation qui n'impose pas le texte soumis à nos suffrages.

**M. le Président.** — La parole est à M. Schuijt.

**M. Schuijt.** — (N) Monsieur le Président, ce texte, qui me fait d'ailleurs un peu penser à un coup d'épée dans l'eau, pose quelques problèmes pour moi également. C'est ainsi que je ne vois pas très bien ce qu'on entend par un « volledig resultaat ». Indépendamment du fait que je ne trouve pas très indiqué de voter des résolutions dont la portée n'est pas nettement définie, alors que les négociations sont en cours, je pense que nous nous engageons en réalité dans la voie de déclarations vaines. En effet, nous n'avons aucune raison de supposer que l'un quelconque d'entre nous puisse ne pas souhaiter que les négociations conduisent aussi vite que possible à un résultat positif. Or, un résultat complet peut être aussi bien négatif que positif. Je me trouve donc en face d'une imprécision totale, qui m'empêche de voter la proposition de résolution.

**M. le Président.** — La parole est à M. Metzger.

**M. Metzger.** — (A) Je dois avouer que certaines des objections qui ont été faites m'échappent. Il a été question d'un « vœu pieux ». M. Jarrosson a déclaré qu'il avait été prêt à se rallier à la première résolution. Or, la première résolution émettait également un vœu, elle utilise même expressément ce terme.

La seconde résolution se borne à dire un peu plus clairement que le Parlement souhaite réellement, en d'autres termes, qu'il attend des gouvernements qu'ils prennent une initiative. Je n'arrive vraiment pas à comprendre pourquoi on ne pourrait pas le dire expressément et en toute clarté. Ou bien l'on est d'accord, et à ce moment-là, rien n'empêche de voter également pour la seconde résolution, ou bien l'on a une arrière-pensée; à ce moment-là, on doit voter contre. — On a parlé ici d'arrière-pensées. Or, c'est très simple : « cette arrière-pensée » est le vœu que la Grande-Bretagne adhère à la C.E.E. C'est tout.

**M. le Président.** — La parole est à M. Kapteyn.

**M. Kapteyn.** — (N) Monsieur le Président, il se peut qu'il s'agisse à nouveau d'une divergence des textes. Le texte allemand dit : « erwartet », le texte néerlandais : « acht het wenselijk », tandis que dans le texte français, je lis : « compte ». Je crois que le mot « compte » dit plus que « erwartet ».

**M. le Président.** — La parole est à M. Ferretti.

**M. Ferretti.** — (I) Monsieur le Président, j'ai l'impression d'assister à une réunion de philologues plutôt qu'à une assemblée politique (*Rires*). Effectivement, on se livre à des querelles de mots, alors que

nous tous — je crois —, nous souhaitons à l'unanimité que la Grande-Bretagne adhère à notre Communauté et que nos gouvernements fassent tout ce qui est en leur pouvoir, dans la limite des traités, afin qu'elle se joigne à nous en vue de renforcer économiquement, politiquement et aussi spirituellement l'union de l'Europe occidentale. Car la Grande-Bretagne est à tous points de vue une grande puissance; son histoire, sa glorieuse histoire, appartient à l'Europe, et nous voulons qu'elle demeure aux côtés de l'Europe au cours des nouvelles et pacifiques batailles que nous livrons pour faire triompher la civilisation.

**M. le Président.** — La parole est à M. Dehousse.

**M. Dehousse.** — Je constate, Monsieur le Président, que comme à l'accoutumée, les explications de vote servent surtout à embrouiller le débat. Le texte qui nous est soumis me paraît pourtant clair.

Il y a dans ce Parlement une unanimité en faveur de l'adhésion de la Grande-Bretagne. Il y a unanimité aussi pour souhaiter que cette adhésion se réalise dans le plus bref délai et il y a une unanimité sous-jacente pour que, évidemment, il n'y soit pas fait obstacle.

C'est ce que le texte signifie. Si l'on veut maintenant y ajouter des arrière-pensées, alors, Monsieur le Président, nous risquons de nous diviser à un moment où il convient de ne pas le faire.

Je souhaite pour ma part que, sur le second projet de résolution, se manifeste une adhésion aussi large que sur le premier, car je suis convaincu qu'une division de notre Assemblée serait mal interprétée au dehors et servirait mal la cause que nous défendons, celle de la participation britannique.

**M. le Président.** — Je me permets de demander à M. Metzger s'il insiste sur son amendement.

**M. Metzger.** — (A) Bien entendu ! nous venons d'en parler.

Je ferai d'ailleurs remarquer, pour mettre les choses au point, qu'il ne s'agit pas d'un amendement Metzger mais d'un amendement du groupe socialiste. Il n'y a aucune raison de renoncer à cet amendement qui rend le texte plus clair et plus précis.

**M. le Président.** — Personne ne demande plus la parole ?...

L'ordre du jour appelle le vote de la proposition de résolution sur les négociations concernant l'adhésion de la Grande-Bretagne aux Communautés.

Je donne lecture du texte proposé par la commission :

« Le Parlement européen émet le vœu que les négociations destinées à préparer l'adhésion de la

**Président**

Grande-Bretagne aux Communautés aboutissent rapidement ».

Au nom du groupe socialiste, M. Metzger a présenté l'amendement n° 1 dont la teneur est la suivante : Remplacer les mots : « émet le vœu que les négociations destinées à préparer » par les mots : « compte que les négociations sur », et remplacer les mots : « aboutissent rapidement » par les mots : « seront le plus tôt possible couronnées de succès ».

Je mets cet amendement aux voix.

*L'amendement est adopté.*

Je mets donc aux voix la proposition de résolution dans son ensemble avec les modifications qui viennent d'être adoptées.

*La proposition de résolution est adoptée.*

Le texte de la résolution adoptée est le suivant :

**Résolution**

**sur les négociations concernant l'adhésion de la Grande-Bretagne aux Communautés**

« *Le Parlement européen,*

compte que les négociations sur l'adhésion de la Grande-Bretagne aux Communautés seront le plus tôt possible couronnées de succès. »

**M. le Président.** — Je propose que les deux résolutions qui viennent d'être adoptées par l'Assemblée soient transmises aux gouvernements des pays membres.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est décidé ainsi.

**6. Ordre du jour de la prochaine séance**

**M. le Président.** — La prochaine séance aura lieu demain jeudi à 10 heures, avec l'ordre du jour suivant :

— Question orale n° 1 de MM. De Block et Toubeau à la Haute Autorité de la Communauté européenne du charbon et de l'acier sur la position prise

par la Haute Autorité au sujet des fonctions attribuées au Directoire de l'industrie charbonnière belge.

— Question orale n° 2 de M. Leemans à la Haute Autorité de la Communauté européenne du charbon et de l'acier sur la position prise par la Haute Autorité au regard de la coordination des politiques énergétiques.

— Présentation du rapport de M. Bousch sur la coordination des politiques budgétaires et financières (doc. 19).

— Présentation du rapport de M. van Campen sur la coordination des politiques monétaires dans le cadre de la C.E.E. (doc. 17).

La séance est levée

*(La séance est levée à 19 heures.)*



# SÉANCE DU JEUDI 10 MAI 1962

## Sommaire

1. *Adoption du procès-verbal* . . . . . 75
2. *Directoire de l'industrie charbonnière belge. Question orale n° 1 de MM. De Block et Toubeau :*  
*MM. le Président, Toubeau, Spierenburg, vice-président de la Haute Autorité, Toubeau, Spierenburg, Toubeau, le Président* . . . . . 75
3. *Coordination des politiques énergétiques. - Question orale n° 2 de M. Leemans :*  
*MM. Leemans, Spierenburg, vice-président de la Haute Autorité, Leemans* . . . . . 79
4. *Coordination des politiques budgétaires et financières. - Présentation d'un rapport de M. Bousch, fait au nom de la commission économique et financière :*  
*M. Bousch, rapporteur* . . . . . 80  
*M. Marjolin, vice-président de la Commission de la Communauté économique européenne* . . . . . 88  
*Renvoi de la discussion à la prochaine session* . . . . . 89
5. *Coordination des politiques monétaires. - Présentation d'un rapport de M. van Campen fait au nom de la commission économique et financière :*  
*M. van Campen, rapporteur* . . . . . 89  
*M. Marjolin, vice-président de la Commission de la Communauté économique européenne* . . . . . 95  
*Renvoi de la discussion à la prochaine session* . . . . . 97
6. *Ordre du jour de la prochaine séance* . . . . . 97

## PRÉSIDENCE DE M. GAETANO MARTINO

(La séance est ouverte à 10 heures.)

**M. le Président.** — La séance est ouverte.

## 1. Adoption du procès-verbal

**M. le Président.** — Le procès-verbal de la séance d'hier a été distribué.

Il n'y a pas d'observation ? . . .

Le procès-verbal est adopté.

## 2. Directoire de l'industrie charbonnière belge

**M. le Président.** — L'ordre du jour appelle la question orale n° 1 de MM. De Block et Toubeau à la Haute Autorité de la Communauté européenne du charbon et de l'acier sur la position prise par la Haute Autorité au sujet des fonctions attribuées au Directoire de l'industrie charbonnière belge.

Je rappelle que l'article 44 du Règlement déclare : « L'auteur de la question donne lecture de sa question; il peut parler sur le sujet dix minutes au maximum. Un membre de l'institution questionnée répond succinctement. S'il s'agit de questions posées à la Haute Autorité ou aux Commissions européennes, l'auteur de la question peut poser une ou deux questions complémentaires auxquelles le représentant de l'institution questionnée répond succinctement ».

La parole est à M. Toubeau, auteur de la question.

**M. Toubeau.** — Monsieur le Président, je vous remercie, tout d'abord, d'avoir fait toute diligence pour transmettre à la Haute Autorité la demande que je vous ai adressée lundi dernier 7 mai. Je remercie également la Haute Autorité d'avoir accepté de répondre aujourd'hui à mes questions, bien que les délais réglementaires n'eussent pas été respectés, et ceci pour la seule raison que l'information sur laquelle je me suis basé n'a été publiée que le 5 mai.

Entre temps, dans son discours de lundi soir, M. le président Malvestiti a confirmé en tous points le contenu des articles de presse sur lesquels j'avais basé mes questions. Ma tâche en est facilitée d'autant car les questions que je vais poser à la Haute Autorité reposent maintenant sur une certitude.

Voici donc les faits tels que le président de la Haute Autorité les a exposés dans son discours.

Après avoir fait l'historique des difficultés de l'industrie charbonnière belge et rappelé les dispositions prises pour assainir la situation, M. Malvestiti a déclaré :

**Toubeau**

« Entre temps, une loi du 16 novembre 1961 créait en Belgique un directoire de l'industrie charbonnière, doté de pouvoirs de décision et de contrôle sur les entreprises, en vue de réaliser l'assainissement nécessaire.

« Les pouvoirs conférés par la loi au directoire portent, en outre, sur la fixation des prix et des conditions de vente, la détermination des programmes de production quantitatifs et qualitatifs pour l'ensemble de l'industrie charbonnière, la répartition de la production et des ventes entre les entreprises, la coordination des programmes d'investissement.

« Il est vrai que la loi du 16 novembre 1961 prévoit expressément que le directoire s'acquittera de sa mission dans la mesure compatible avec l'application du traité instituant la Communauté européenne du charbon et de l'acier; mais l'interprétation que le gouvernement belge a donnée de cette clause est contraire à celle de la Haute Autorité. »

Après ces déclarations, M. Malvestiti a fait le point de la situation en précisant :

« Aussi la Haute Autorité, après avoir essayé de se mettre d'accord avec le gouvernement belge à l'amiable sur la délimitation des compétences de la Haute Autorité, d'une part, et des organes nationaux belges, de l'autre, telle qu'elle résulte du traité, s'est vue, à son regret, obligée de constater qu'il existe ici un différend de fond; elle a dû engager il y a quelques jours les procédures prévues par le traité pour pareil cas. Par ailleurs, bien entendu — poursuit M. Malvestiti —, la Haute Autorité continue à contribuer avec tous les moyens compatibles avec le traité à la solution des problèmes charbonniers belges. »

L'information de presse à laquelle je me suis référé tout d'abord indiquait, d'une manière beaucoup plus précise, que la Haute Autorité avait réaffirmé par la bouche de son porte-parole « sa ferme volonté de continuer à apporter une collaboration efficace à l'assainissement de l'industrie charbonnière belge, dans le but de mettre fin aux troubles économiques que la crise structurelle du charbon a provoqués dans certaines régions de la Belgique. »

Et voici, Monsieur le Président, les questions auxquelles je souhaite obtenir des réponses précises :

« Je saurais gré à la Haute Autorité d'indiquer au Parlement sur quels articles du traité elle se base pour contester au directoire le droit d'exécuter certaines missions qui lui sont conférées par la loi du 16 novembre 1961.

« La Haute Autorité peut-elle assurer le Parlement que, dans aucun Etat membre, il n'existe ni loi, ni institution publique ou privée, ni organisme public ou privé exerçant l'une ou l'autre fonction similaire à celles qu'elles conteste au directoire, et qu'aucun Etat membre n'exerce une action quelconque qui

pourrait être assimilée à l'une ou l'autre mission conférée au Directoire ?

« La Haute Autorité peut-elle indiquer au Parlement quels sont les moyens qu'elle envisage pour collaborer avec le gouvernement belge « dans le but de mettre fin aux troubles économiques que la crise structurelle du charbon a provoqués dans certaines régions de la Belgique ?

« Enfin, la Haute Autorité est-elle consciente du fait que jusqu'ici tous les moyens employés — y compris ceux qu'elle a préconisés elle-même — en vue de résoudre les difficultés charbonnières de la Belgique se sont avérés inopérants pour atténuer les troubles économiques visés ci-dessus ? »

D'avance, je remercie la Haute Autorité des renseignements qu'elle voudra bien communiquer au Parlement en réponse à mes questions.

**M. le Président.** — La parole est à M. le vice-président Spierenburg.

**M. Spierenburg, vice-président de la Haute Autorité.** — Monsieur le Président, en l'absence de M. Malvestiti, j'ai l'honneur de répondre comme suit, au nom de la Haute Autorité, à la question orale posée par MM. De Block et Toubeau.

La Haute Autorité a fait savoir au gouvernement belge, par lettre du 3 mai 1962, que certaines missions attribuées au directoire de l'industrie charbonnière, institué par la loi du 16 novembre 1961, sont contraires au traité. En effet, selon le texte de cette loi, confirmé par l'interprétation qu'y donne le gouvernement belge, le directoire aurait à exercer certaines compétences qui ont été transférées à la Haute Autorité par le traité de Paris.

Le président de la Haute Autorité, dans son discours lundi dernier, auquel M. Toubeau vient de faire allusion, a d'ailleurs expliqué devant le Parlement européen le différend qui oppose la Haute Autorité au gouvernement belge dans cette affaire. M. Malvestiti a notamment déclaré :

« Il est vrai que la loi du 16 novembre 1961 prévoit expressément que le directoire s'acquittera de sa mission dans la mesure compatible avec l'application du traité instituant la Communauté européenne du charbon et de l'acier ; mais l'interprétation que le gouvernement belge a donnée de cette clause est contraire à celle de la Haute Autorité.

« Aussi la Haute Autorité, après avoir essayé de se mettre d'accord avec le gouvernement belge à l'amiable sur la délimitation des compétences de la Haute Autorité, d'une part, et des organes nationaux belges, de l'autre, telle qu'elle résulte du traité, s'est vue, à son regret, obligée de constater qu'il existe ici un différend de fond ; elle a dû engager, il y a quelques jours, les procédures prévues par le traité pour pareil cas ».

**Spierenburg**

La procédure dont il est question est celle de l'article 88 du traité qui est libellé comme suit :

« Si la Haute Autorité estime qu'un Etat a manqué à une des obligations qui lui incombent en vertu du présent traité, elle constate ledit manquement par une décision motivée, après avoir mis cet Etat en mesure de présenter ses observations. Elle impartit à l'Etat en cause un délai pour pourvoir à l'exécution de son obligation ».

En vertu de cette procédure, un délai allant jusqu'au 15 juin prochain a été impartit au gouvernement belge pour présenter ses observations.

La Haute Autorité est d'avis qu'il n'est pas opportun et qu'il serait d'ailleurs incorrect vis-à-vis du gouvernement belge d'exposer, au stade actuel, dans un débat public au Parlement européen, toute l'argumentation juridique qu'elle vient d'adresser au gouvernement belge. Non seulement le gouvernement belge — qui n'est pas représenté ici — serait ainsi privé de l'occasion de développer son propre point de vue, mais encore la procédure bilatérale engagée entre la Haute Autorité et un Etat membre pourrait ainsi être faussée et la recherche d'une solution compatible avec le traité rendue plus difficile en forçant dès maintenant des prises de position prématurées en public.

Quant au problème du directoire de l'industrie charbonnière belge et de l'interprétation que le gouvernement belge donne aux compétences de cet organisme public, il constitue un cas en soi qui n'est pas comparable au cas d'organisations existantes ou ayant existé dans les autres pays membres.

La Haute Autorité s'est déjà vue obligée, dans le passé, d'engager la procédure de l'article 88 à l'encontre de l'un et de l'autre Etat membre, mais il s'agissait alors de législations et d'organismes ayant un caractère différent du directoire charbonnier.

J'en viens maintenant à la troisième partie de la question qui nous a été posée et je me permets à ce sujet de citer encore un passage du discours prononcé lundi dernier par M. Malvestiti. Voici ce que disait M. Malvestiti :

« Par ailleurs, bien entendu, la Haute Autorité continue à contribuer, avec tous les moyens compatibles avec le traité, à la solution des problèmes charbonniers belges. »

Le Parlement européen n'est pas sans savoir — le président de la Haute Autorité vient, en effet de l'exposer encore une fois en résumant l'action de la C.E.C.A. depuis 1952 — les moyens exceptionnels que la Haute Autorité a mis en œuvre ces dernières années pour contribuer à l'assainissement de l'industrie charbonnière belge et pour mettre fin aux troubles économiques que la crise structurelle du charbon a provoqués dans certaines régions de la Belgique. Pour ne citer que les exemples les plus frappants, je veux

mentionner les subsides que la Communauté a versés pendant cinq ans aux charbonnages belges, l'aide aux chômeurs partiels — cette aide a uniquement été attribuée aux mineurs belges — et les mesures spéciales prises il y a deux années et demie en vertu de l'article 37, consistant à organiser l'assainissement indispensable à l'abri d'une protection temporaire par une limitation des échanges avec les pays membres.

Ces dernières mesures sont toujours en vigueur et la Haute Autorité s'efforce actuellement de mettre au point pour l'avenir la poursuite de l'action qui assurera la continuation de cet assainissement en évitant des troubles sociaux et économiques.

En ce qui concerne la dernière question, je dois avec regret indiquer que la Haute Autorité ne comprend pas comment les auteurs de la question orale peuvent déclarer que toutes les mesures qui ont été prises en faveur de la Belgique et l'attention constante que la Haute Autorité a accordée à ces problèmes « se sont avérées inopérantes pour atténuer les troubles économiques ». Je cite une fois encore le discours du président Malvestiti, qui soulignait lundi dernier que « d'une manière générale, il y a lieu de remarquer que la situation de l'industrie charbonnière belge s'est améliorée en 1961 au point de n'avoir connu que 10 jours de chômage contre 33 en 1960 ».

Les stocks, qui étaient en Belgique de 7 millions et demi de tonnes, il y a quelques années, ne s'élèvent plus aujourd'hui qu'à 3 millions de tonnes. Ils diminueront probablement jusqu'à 2 millions de tonnes à la fin de l'année, bas produits compris. Le chômage y a pratiquement disparu. En même temps, d'autres bassins de la Communauté, structurellement plus sains que l'industrie charbonnière belge, je l'admets, connaissent encore des stocks très importants qui n'ont guère diminué et voient réapparaître ici et là le chômage partiel.

Méconnaître ce qui a été fait pour l'industrie charbonnière belge me paraît, dans ces conditions, psychologiquement dangereux et peu propice à la recherche des meilleures solutions pour le proche avenir.

**M. le Président.** — Je donne la parole à M. Toubeau pour poser une question complémentaire.

**M. Toubeau.** — Je remercie M. Spierenburg de sa réponse. Force m'est toutefois de remarquer qu'il a passé à côté de certaines questions. Quant au fait qu'il serait incorrect vis-à-vis du gouvernement belge d'exposer, au stade actuel, devant le Parlement européen toute l'argumentation juridique adressée audit gouvernement, je fais observer que je n'ai pas demandé un exposé de ce genre, mais la simple mention des articles du traité sur lesquels la Haute Autorité se base pour contester la mission du directoire.

En outre, je voudrais signaler à M. Spierenburg que je n'ignore pas toutes les mesures prises par la Haute

**Toubeau**

Autorité, d'accord avec les gouvernements belges successifs, pour favoriser la réadaptation des mineurs licenciés par suite de l'application de la politique d'assainissement. J'ai d'ailleurs, à plusieurs reprises, rendu hommage à l'action de la Haute Autorité dans ce domaine, et je l'ai parfois fait dans des conditions extrêmement difficiles.

La question essentielle, je tiens à le souligner, n'est pas d'aider financièrement et pendant un temps limité ceux qui perdent leur emploi ; elle est de provoquer et de rechercher les moyens de reconverter les régions particulièrement frappées, en aidant à y installer des industries nouvelles en remplacement de celles qui disparaissent. Or, les régions sud de la Belgique comptent deux ou trois bassins qui sont frappés d'une manière catastrophique par les fermetures, l'industrie charbonnière y constituant la seule industrie vraiment importante. Si, à mesure que les charbonnages disparaissent, on ne crée pas des entreprises nouvelles pour compenser la perte d'activité, ces bassins sont condamnés à une décadence certaine. C'est sur ce fait que je veux attirer l'attention de la Haute Autorité.

M. Malvestiti a fait état, dans son discours, de la politique régionale de reconversion industrielle pratiquée par la Haute Autorité. Je tiens à préciser qu'en faisant allusion aux moyens employés pour la suppression des troubles économiques dans les régions affectées, je ne vise pas uniquement les troubles économiques qui ont été au centre des préoccupations de la Haute Autorité, c'est-à-dire ceux de l'industrie charbonnière, mais aussi les troubles de l'économie générale dans lesdites régions. Or, à ce sujet, nous croyons pouvoir affirmer que les mesures préconisées jusqu'à présent par la Haute Autorité se sont révélées opérantes.

Pour être efficace, l'aide de la Haute Autorité ne devrait pas se borner à l'octroi de crédits à des entreprises qui s'engagent à créer des activités industrielles nouvelles dans les régions à reconverter. Je n'ignore pas que la Haute Autorité a marqué son accord pour allouer des crédits à certaines entreprises, jusqu'à présent, d'ailleurs, à une échelle très peu importante. Mais dans ces régions où l'industrie charbonnière constituait l'activité dominante, c'est d'abord l'infrastructure régionale qui doit être modernisée. Ici, je suis prêt à reconnaître avec la Haute Autorité que cette tâche est celle du gouvernement belge. Je dois dire qu'il s'y emploie d'ailleurs dans toute la mesure du possible. Mais là où la Haute Autorité peut agir efficacement, c'est dans l'aide à donner aux pouvoirs locaux et régionaux en leur octroyant des crédits à faible taux d'intérêt leur permettant de réaliser l'équipement interne des parcs industriels destinés à accueillir des industries nouvelles.

Voilà, Monsieur Spierenburg, sur quoi je voulais attirer l'attention de la Haute Autorité.

Je termine par une question : la Haute Autorité est-elle disposée à s'engager dans cette voie, c'est-à-

dire à accorder aux pouvoirs locaux et régionaux — cela avec le minimum de formalités et dans les délais les plus courts —, l'aide financière qui leur est indispensable pour équiper leurs parcs industriels ? Je serais heureux d'obtenir une réponse affirmative à cette dernière question.

**M. le Président.** — La parole est à M. Spierenburg.

**M. Spierenburg, vice-président de la Haute Autorité.** — Monsieur le Président, je remercie M. Toubeau de sa réplique qui me permet de préciser qu'à la question juridique, j'ai répondu par un refus. Et je maintiens ce refus, Monsieur le Président, parce que la décision sur la base de l'art. 88 n'est pas encore intervenue. Il ne s'agit pour le moment que de l'ouverture d'une procédure juridique et peut-être y aura-t-il, je l'espère, un accord. Je ne voudrais pas compromettre les pourparlers en cours qui, je le souhaite, suffiront pour résoudre ce problème, en défendant une thèse dans cette Assemblée en l'absence du gouvernement intéressé. Je m'excuse donc auprès de M. Toubeau, mais je crois qu'il est du devoir de la Haute Autorité de ne répondre que lorsqu'une décision sera intervenue.

En ce qui concerne la question de l'aide, il n'y a pas de divergence d'opinion entre M. Toubeau et moi. M. Toubeau peut être assuré que la Haute Autorité est, comme lui, fermement convaincue que, dans les régions où l'industrie minière revêt une grande importance, importance dont nous sommes depuis longtemps très conscients, il est de notre devoir d'aider le gouvernement belge qui, lui, doit prendre ses initiatives. Il nous faut l'aider par tous les moyens dont nous disposons, y compris les moyens financiers, à établir dans ces régions des industries nouvelles. Nous sommes convaincus, comme M. Toubeau, que c'est la seule méthode pour assainir, ou plutôt pour achever l'indispensable assainissement de l'industrie charbonnière belge.

Nous sommes saisis de propositions et nous avons donné déjà accord sur certaines d'entre elles. Lorsque le gouvernement belge sollicitera notre aide, nous répondrons favorablement et nous examinerons si, dans les limites financières et juridiques que le traité nous impartit, nous pourrions l'aider à installer dans ces régions des industries nouvelles.

Aussi difficile que puisse être le problème de l'assainissement, je tiens à rappeler quelle amélioration considérable l'application de l'article 37, décidée par la Haute Autorité voici quelques années, a permis d'apporter à la situation, et à souligner devant le Parlement européen qu'une notable diminution du chômage et du stockage est intervenue. Nous devons tous nous féliciter de cette amélioration.

Mesdames, Messieurs, la Haute Autorité, comme M. le président Malvestiti l'a indiqué, fera l'impos-

**Spierenburg**

sible pour continuer à apporter, dans l'avenir, des solutions à tous ces problèmes.

(*Applaudissements*)

**M. le Président.** — La parole est à M. Toubeau.

**M. Toubeau.** — Je ne désire qu'apporter une petite précision.

Dans sa réponse, M. Spierenburg a fait allusion à l'aide que la Haute Autorité est prête à accorder à la reconversion. Je considère toutefois qu'une distinction s'impose. Jusqu'à présent, la Haute Autorité a donné son accord pour des crédits à accorder à des entreprises venant s'installer dans les régions affectées par des fermetures de mines. Mais je n'ai pas pu discerner dans la réponse de M. Spierenburg si nous pouvions compter aussi sur l'accord de la Haute Autorité pour l'octroi aux pouvoirs locaux et régionaux de crédits destinés à l'équipement des parcs industriels créées en vue d'accueillir ces industries nouvelles.

Aussi longtemps que nous ne disposerons pas de parcs industriels équipés, l'« investisseur » qui constate qu'il arrive dans une région ayant été pendant des dizaines d'années le siège d'une industrie charbonnière peu favorable, vous le savez, à la beauté d'un site, hésite quelque peu en apprenant qu'il ne trouvera pas, à côté des ruines laissées par cette industrie en voie de disparition, des zones industrielles attrayantes et convenablement équipées.

J'attire l'attention de la Haute Autorité sur ce point en demandant qu'elle apporte son aide, sous forme de crédits pour l'équipement des parcs industriels, non seulement aux « investisseurs », mais aussi aux pouvoirs locaux et régionaux.

**M. le Président.** — Je fais remarquer à M. Toubeau que ceci est une infraction au règlement qui stipule que l'auteur d'une question adressée à la Haute Autorité n'a le droit d'intervenir qu'une seule fois et de parler alors pendant plus de dix minutes; après la réponse de la Haute Autorité, il ne peut poser qu'une ou deux questions complémentaires. Cette possibilité ne donne cependant pas le droit de prononcer un autre discours.

### 3. *Coordination des politiques énergétiques*

**M. le Président.** — L'ordre du jour appelle la question orale n° 2 de M. Leemans à la Haute Autorité sur la position prise par la Haute Autorité à l'égard de la coordination des politiques énergétiques:

La parole est à M. Leemans, auteur de la question.

**M. Leemans.** — (N) Monsieur le Président, dans le discours qu'il a prononcé lundi dernier, M. Malvestiti

a fait observer qu'en matière de coordination des politiques énergétiques, on a jusqu'ici marqué le pas. Nous pensons qu'il en est effectivement ainsi. Nous nous demandons seulement, ainsi que M. Malvestiti l'a vraisemblablement fait, pour quelle raison les progrès sont si limités dans le domaine de la coordination de ces politiques. A notre avis, on a trop discuté le problème et on n'a pas assez agi. Si l'on ne s'en était pas tenu aux discours, on aurait pu faire des progrès.

M. Malvestiti donne à cette question une autre réponse. L'honorable président de la Haute Autorité pense en effet que le problème a pris une telle ampleur qu'il doit être replacé dans un ensemble de procédures plus large que celui dans lequel il a été envisagé jusqu'à présent. Il estime donc qu'une procédure plus large est nécessaire si l'on veut faire progresser la coordination des politiques énergétiques. M. Malvestiti dit aussi — ce qui est un peu inquiétant et franchement étonnant — qu'il s'agit maintenant de commencer à définir les objectifs à long terme.

Si vraiment il faut seulement commencer maintenant à définir ces objectifs, alors que l'interexécutif, aussi bien que cette Assemblée, se sont occupés de cette question pendant des années, je me demande, dans ces conditions, si tout le travail effectué a été inutile.

M. Malvestiti insiste également pour que les traités soient revus.

Ce sont, selon lui, les deux points à considérer si l'on veut sortir de l'impasse dans le domaine de la coordination des politiques énergétiques.

Il évoque ensuite la réalisation future d'un marché commun de l'énergie.

Monsieur le Président, je crois que l'établissement d'un marché commun de l'énergie a toujours été l'un des plus grands soucis de ce Parlement.

Si nous sommes devenus un peu plus prudents ou un peu plus réservés dans la formulation d'une politique commune de l'énergie, c'est à l'imitation de l'interexécutif, qui a particulièrement insisté sur les différences qui existent entre les politiques énergétiques suivies par les différents pays et qui d'avis qu'on ne peut passer sans transition à un système communautaire.

Ainsi que je l'ai déjà dit, nous nous sommes un peu étonnés qu'on insiste tellement sur la nécessité d'une révision des procédures et qu'en outre, on estime qu'il faut commencer par définir les objectifs. On fait aussi remarquer que les points de vue — je présume qu'il s'agit de ceux de l'interexécutif ou des trois Communautés — diffèrent beaucoup l'un de l'autre jusqu'à présent.

Nous pensons que les points de vue qui nous ont été exposés par l'interexécutif dans les rapports, étaient des points de vue communs.

**Leemans**

Monsieur le Président, je ne répéterai pas ma question, qui a déjà été communiquée aux membres de cette Assemblée.

Il me semble qu'en mettant l'accent sur la priorité à donner aux nouvelles procédures et en soulignant presque exclusivement la nécessité d'une révision des traités — c'est ce que fait le texte du discours de M. Malvestiti — ... Je vois M. Spierenburg faire des signes de dénégation ... J'ai le texte sous les yeux : vous trouverez cela aux pages 11 et 12 du discours de M. Malvestiti. Je disais donc qu'à mon avis, ce n'est pas ainsi qu'on pourra établir à bref délai et comme le Parlement l'a demandé, c'est-à-dire en arrêtant des mesures de coordination transitoires, une politique commune de l'énergie.

Je constate que tandis que le monde entier suit avec un certain intérêt admiratif la réalisation du marché commun, nous insistons trop, en matière de politique énergétique, sur les questions de procédure et de révision des traités.

J'ai l'impression — je serais heureux de me tromper — qu'en cette matière, le président de la Haute Autorité s'est trop attardé à des questions secondaires; ce serait là une attitude contraire au dynamisme qui caractérise le marché commun dans d'autres domaines.

(Applaudissements)

**M. le Président.** — La parole est à M. le vice-président Spierenburg.

**M. Spierenburg, vice-président de la Haute Autorité.** — Monsieur le Président, lorsque le président Malvestiti déclarait au Parlement européen, dans son discours du 7 mai 1962, que la coordination des politiques énergétiques constituait un « problème si vaste que, pour le résoudre, il paraissait opportun de le replacer dans un ensemble de procédures plus larges que celui existant jusqu'ici », il n'avait en aucune façon négligé les préoccupations du Parlement européen exprimées dans la résolution du 20 février 1962.

Les procédures plus larges n'altèrent, en effet, en rien les objectifs et les principes sur lesquels les exécutifs, en accord avec le Parlement européen, ont fondé les propositions qui ont été faites au Conseil de ministres; ces procédures tendent, au contraire, à en faciliter la mise en œuvre complète dans les délais les plus courts, compte tenu des situations différentes existant dans les pays membres.

Dans sa résolution du 20 février 1962, l'Assemblée parlementaire européenne rappelait spécialement que, en accord avec le rapport de sa commission de l'énergie, les objectifs et principes à retenir pour une politique énergétique, compte tenu de tous les aspects sociaux qui y sont liés, sont les suivants :

- approvisionnement à bon marché,
- sécurité de l'approvisionnement,
- progressivité harmonieuse des substitutions,
- stabilité à long terme dans l'approvisionnement,
- libre choix du consommateur,
- unité du marché commun.

Or, c'est exactement sur ces principes mêmes que la réunion des ministres à Rome a pu dégager les bases des procédures plus larges qui doivent permettre la réalisation du marché commun de l'énergie.

Quant aux mesures transitoires de coordination que le Parlement européen a toujours considérées comme particulièrement urgentes — ainsi qu'en témoigne aussi la résolution du 20 février 1962 —, loin d'être négligées, elles sont destinées, au contraire, à être systématisées et organisées grâce aux procédures plus larges dont a parlé le président Malvestiti. Articulées sur la conception et l'organisation d'ensemble du marché de l'énergie qui doivent traduire les objectifs et les principes de la coordination des politiques énergétiques, reprises de la résolution de l'Assemblée, elles doivent, sans perdre leur caractère d'urgence, amorcer réellement la réalisation du marché commun de l'énergie.

Ainsi, c'est dans la ligne même tracée par le Parlement européen et grâce à l'impulsion donnée par lui par sa résolution du 20 février 1962, que certains choix politiques ont pu être faits. Je suis heureux que cette occasion m'ait été donnée de le souligner solennellement.

(Applaudissements)

**M. le Président.** — La parole est à M. Leemans.

**M. Leemans.** — (N) Monsieur le Président, je remercie M. Spierenburg de sa déclaration. Je suis heureux que mon intervention ait donné lieu à cette déclaration, car M. Spierenburg a ainsi eu l'occasion de préciser nos idées au sujet du discours de M. Malvestiti.

Il ressort du commentaire qu'a fait M. Spierenburg des déclarations du président de la Haute Autorité qu'il partage les conceptions de notre Parlement en ce qui concerne la coordination des politiques énergétiques et qu'il entend que les travaux de l'interexécutif se poursuivent dans cet esprit. Je l'en remercie.

(Applaudissements)

#### 4. Coordination des politiques budgétaires et financières

**M. le Président.** — L'ordre du jour appelle la présentation du rapport de M. Bousch, au nom de la commission économique et financière, sur la coordination des politiques budgétaires et financières (doc. 19).

La parole est à M. Bousch.

**M. Bousch, rapporteur.** — Monsieur le Président, mes chers collègues, la mise au point du rapport que la commission économique et financière a adopté le 16 avril 1962 a nécessité encore quelques travaux, car votre commission a voulu que ce document soit vraiment une étape dans l'étude des problèmes évoqués. Cela vous explique, le rapport n'ayant pu être distribué avant le début de cette session, pourquoi nous devons nous borner aujourd'hui à le présenter, sa discussion ne devant s'ouvrir qu'à la session de juin. Il en va d'ailleurs de même pour le rapport qui suivra, celui de M. van Campen.

On pourra peut-être le regretter. Votre rapporteur a cependant le devoir de présenter l'essentiel des travaux de la commission qui lui a consacré un nombre considérable de séances ainsi d'ailleurs qu'au rapport dont mon collègue M. van Campen vous parlera tout à l'heure.

Venons-en au sujet. Les budgets de nos Etats, tant en raison de la part accrue qu'ils prennent dans le produit national que des répercussions des prélèvements et des dépenses publiques sur l'ensemble de nos économies, jouent un rôle considérable. L'on a constaté que les budgets étaient, d'une manière générale, en forte augmentation depuis la fin de la guerre. Les dépenses de l'Etat et des collectivités locales dépassent, dans presque tous nos pays, 30 pour cent du produit national brut. Si, en Belgique, ce pourcentage n'est que de 28 pour cent, il atteint 40 pour cent en République fédérale, en France et en Italie.

Mais il n'y a pas que ce pourcentage des dépenses de l'Etat et des collectivités dans le produit national brut ; il faut tenir compte aussi des répercussions que les impôts ont sur le comportement des individus et des groupements en ce qui concerne la consommation, l'épargne, les investissements. La fiscalité joue également un rôle dans la structure et la dimension des entreprises en ce qu'elle peut favoriser leur concentration dans un sens ou dans un autre.

La croissance des dépenses publiques n'est malheureusement pas un phénomène temporaire. C'est un phénomène durable ; c'est la conséquence de l'industrialisation de nos pays et du développement économique qui implique, pour la collectivité, la prise en charge d'une partie importante du coût économique et social de ce développement.

L'intégration des économies de nos pays que poursuit la Communauté implique, bien entendu, l'établissement d'un marché commun des biens et des services. Mais pour arriver à ce stade définitif, l'intégration des économies au sein de la Communauté ne saurait se limiter à la constitution de ce marché commun. Elle exige, à plus ou moins longue échéance, une coordination des systèmes monétaires, un rapprochement des systèmes fiscaux, une harmonisation des principes généraux à la base de nos économies et des instruments dont se servent les pouvoirs publics pour mener leur politique économique.

Les institutions de la Communauté sont donc amenées à envisager l'harmonisation des politiques budgétaires des Etats membres. Cette harmonisation ne s'effectuera pas sans susciter des difficultés. L'une des premières vient de ce que les Etats membres ont jusqu'à présent souvent conçu et même conduit leur politique budgétaire dans un cadre exclusivement national dont les seules ouvertures sur l'extérieur étaient constituées par les parties du budget touchant à leur commerce extérieur et à leurs relations avec les pays d'outre-mer.

Une autre source de difficultés réside dans le fait que, dans les divers Etats membres, l'on se fait une conception différente non pas tellement des objectifs de politique économique que le budget doit permettre d'atteindre, que des moyens d'y parvenir. A cet égard, il faut noter que, dans la plupart de nos Etats, l'on est resté loin des exigences d'une politique financière moderne. La pratique du budget a fait son apparition au moment où naissait la démocratie classique et libérale, à une époque où l'on s'interdisait encore des activités qui ne fussent pas purement administratives.

Depuis cette époque, des modifications profondes sont intervenues dans la structure et la vie économique, de telle sorte qu'il apparaît difficile de s'en tenir à cette espèce de fiction d'un Etat gardant une neutralité stricte en matière économique. Il n'en reste pas moins que les conceptions divergent profondément sur l'ampleur qu'on souhaite voir prendre à l'action économique et sociale de l'Etat.

Une dernière source de difficultés est constituée par la différence qui sépare les Etats membres en ce qui concerne la puissance de leur économie et, partant, la capacité constructive dans les divers secteurs économiques. Il va de soi que ces différences soulèveront des difficultés pratiques. On aura beau dégager des budgets uniformisés, faire des prévisions sur une base communautaire et même pratiquer une politique budgétaire concertée, tout ce travail ne portera ses fruits que si l'on prévoit des mesures destinées à atténuer les disparités de structure et à ménager les transitions.

Pour savoir dans quelle direction il faut agir sur le plan communautaire, il y a lieu de ne pas perdre de vue que les budgets de nos Etats sont actuellement encore des actes de caractère exclusivement national ; que, dans la plupart des cas, le budget est économiquement neutre et l'on ne reconnaît que très partiellement l'action que les finances publiques exercent ou peuvent exercer effectivement sur la vie économique.

L'étude des possibilités d'une action de la Communauté en vue d'aboutir à la mise au point du cadre d'une politique budgétaire concertée et à l'élaboration des voies et moyens à la disposition des institutions chargées de mettre en œuvre cette politique, nous conduit à examiner successivement, d'abord les conditions d'une action de la Communauté en matière budgétaire et ensuite, dans une deuxième partie, à esquisser l'orientation et les points d'impact de cette action.

**Bousch**

Quelles sont les conditions d'une action de la Communauté en matière budgétaire, le rapprochement des politiques économiques prévu par le traité de Rome impliquant nécessairement un rapprochement des politiques budgétaires et, partant, des principes de conception, d'établissement, de présentation et d'exécution de ces budgets ?

La première condition d'une action de la Communauté en matière budgétaire est donc l'établissement de budgets comparables. Ce n'est pas tant sur les différences existant dans les Etats membres en ce qui concerne les principes à la base de la présentation et de l'établissement des budgets que j'insisterai, encore qu'il soit indispensable d'inventorier ces différences, que sur certains caractères anachroniques dans l'application de ces principes.

En général, on s'accorde à affirmer que six principes sont à la base de l'établissement d'un budget classique. Il s'agit, vous le savez bien, de l'équilibre, de l'annualité, de l'unité, de l'universalité, de la non-affectation des recettes et de la spécialité. Nous avons consacré dans le rapport un paragraphe à l'examen de ces principes que nous avons sommairement définis et nous avons exposé leur inadéquation aux conditions de l'économie actuelle, tout en montrant de quelle manière les divers gouvernements réussissent, dans la pratique, à en atténuer les inconvénients.

Ainsi, en vertu du principe de l'annualité, le budget doit être voté et exécuté annuellement. Malgré la signification politique de l'annualité, qui doit permettre le contrôle strict et efficace du Parlement, il a bien fallu se rendre à l'évidence que la vie économique n'était pas liée à l'année civile. D'ailleurs, il n'y a pas, pour l'instant, dans les différents Etats, unité en ce qui concerne la date de début de l'exercice budgétaire qui reste, comme vous le savez, dans l'un de nos Etats, l'Italie, fixée au 1<sup>er</sup> juillet, tandis que, dans les autres Etats, l'année budgétaire commence le 1<sup>er</sup> janvier.

D'autre part, l'exigence du vote annuel connaît quelques dérogations et dans certains Etats, les budgets peuvent être totalement ou partiellement reconduits si le nouveau budget n'est pas voté en temps utile.

Enfin, l'exécution annuelle n'est plus réalisée pour des fractions importantes de dépenses publiques et dans la plupart des pays il existe des dispositions prévoyant le transfert ou le report de certains crédits d'un exercice à l'autre.

Pour ce qui est de l'unité budgétaire, il faut reconnaître que la multiplication des activités économiques de l'Etat a conduit, en maintes circonstances, à déroger aux principes établis.

Il convient aussi de remarquer qu'à une époque où l'on a un souci particulier du rendement et du coût des services publics, il a bien fallu reconnaître que l'application stricte du principe de l'universalité ne constituait pas précisément une incitation à la bonne gestion des services.

Par ailleurs, il n'est pas difficile de démontrer que la renonciation, par exemple, au principe de la non-affectation des recettes pouvait, dans certains cas, permettre d'obtenir plus facilement des ressources pour financer tel projet particulier.

Enfin, il n'est pas jusqu'au principe de la spécialité auquel il n'a pas fallu également déroger. Sinon, sous prétexte de faciliter le contrôle parlementaire, une spécialisation trop détaillée conduirait à noyer littéralement les parlementaires sous un flot de documents budgétaires qui, par exemple pour la France, comportait avant 1951, plus de 17.000 pages de volumes imprimés. Malgré la réforme intervenue à cette époque en France, les documents budgétaires représentent encore quelque 130 kilogrammes par député ou sénateur et leur volume d'ensemble représente près de 11,5 tonnes pour l'ensemble du Parlement français.

Tous ces inconvénients et ces infractions aux principes ne signifient pas qu'il faille y renoncer complètement, mais montrent qu'une adaptation s'impose.

Les différences que l'on peut relever du point de vue des modalités de classification des dépenses publiques tournent autour de deux thèmes :

Faut-il une présentation fonctionnelle dans laquelle les crédits sont affectés aux différentes opérations du service public, ou faut-il un budget de moyens dans lequel les dépenses sont ventilées en dépenses de personnel, de matériel, d'investissements, etc. ?

Ou encore faut-il adopter une classification administrative où les dépenses sont ventilées par services et bureaux ? Ou faut-il une classification économique retenant les dépenses en fonction de leur destination ; investissements, transferts, rémunérations, etc. ?

De grandes divergences existent entre les conceptions des Etats membres à ce sujet. Il est difficile de se faire une idée précise des solutions retenues, mais il semble, dans l'ensemble, se dégager une ligne de conduite consistant à adopter la double présentation, administrative et fonctionnelle, des dépenses publiques.

Dans le même ordre d'idées, il faut signaler encore la distinction faite dans certains Etats entre les dépenses publiques fixes, constituées par les dépenses indépendantes de la conjoncture, qu'un Etat doit assumer en toute circonstance, c'est-à-dire les dépenses générales de fonctionnement, les dépenses variables sous certaines conditions, sur lesquelles les pouvoirs publics ont des possibilités d'action — possibilités quelquefois limitées en raison d'engagements à long terme déjà pris —, et les dépenses publiques vraiment variables, comme sont les investissements directs de l'Etat.

Il y a lieu de recenser dans nos pays ces trois catégories de dépenses et d'isoler, pour ce qui est de leur présentation, celles qui sont susceptibles de varier dans le cadre d'une action sur la conjoncture.



**Bousch**

Ces considérations concernant la conception et l'établissement des budgets des Etats font ressortir que les règles d'exécution et du contrôle budgétaire ne semblent pas soulever, à l'échelle de la Communauté, de problèmes graves. Il est cependant évident qu'à la longue, il faudra tendre vers une harmonisation des règles d'exécution dans le sens d'une simplification.

Les différences relevées dans la pratique budgétaire des Etats n'auraient pas de portée grave s'il ne s'agissait que de différences de caractère formel. Mais un examen plus approfondi montre qu'en réalité, il y a des différences plus fondamentales qu'il ne paraît.

Il convient également de signaler la différence existant entre nos pays en ce qui concerne l'importance respective des finances de l'Etat et des finances locales. Il est clair, par exemple, que le budget français, traditionnellement très centralisé, se prêtera plus facilement à une coordination sur le plan communautaire que celui de la République fédérale qui est beaucoup moins centralisé.

Aux difficultés qui résultent de l'anachronisme des principes budgétaires, il faut donc ajouter les problèmes que posent les différences dans l'importance et la modalité des interventions des Etats dans leur économie. Ainsi, en France, tout le monde connaît l'importance du secteur nationalisé.

Comment alors réaliser cette nécessaire comparabilité des budgets ? L'unité de présentation des budgets constitue un premier pas vers la comparabilité indispensable. Elle implique cependant que l'on ait déterminé dans quelle mesure les chiffres présentés dans ces budgets mêmes sont homogènes, c'est-à-dire comparables.

D'importants travaux ont déjà été effectués dans ce sens et ont fait ressortir un certain nombre de différences. Les études ont porté, en particulier, sur les pays du Benelux.

L'exécutif de la Communauté économique européenne travaille depuis un certain temps déjà à la mise au point de comparaisons budgétaires. Dans une première phase, ces travaux ont porté sur la comparaison des comptes administratifs. Actuellement, cet exécutif établit des comparaisons fonctionnelles des comptes publics englobant également les budgets des collectivités locales. Ces comparaisons administratives et fonctionnelles pourront être ultérieurement reprises dans un document unique. Mais il serait utile que les Etats membres adoptent très rapidement un cadre uniforme pour la présentation de leurs budgets.

Bien entendu, nous n'exigeons pas une uniformisation immédiate qui se heurterait à des difficultés presque insurmontables. Les habitudes budgétaires ont des racines profondes, vous le savez, mes chers collègues, et je parle ici à des hommes avertis.

Il apparaît donc plus raisonnable, dans un premier temps, de demander aux gouvernements de présenter

leur budget d'une manière telle qu'elle en permette la comparaison. A cet effet, l'exécutif devrait adresser aux Etats membres une recommandation et, de son côté, poursuivre ses travaux afin de soumettre, dans un proche avenir, des recommandations tendant à l'harmonisation aussi poussée que possible de la présentation et de la technique budgétaire.

Tous ces travaux, mes chers collègues, doivent déboucher, vous le devinez, sur une politique budgétaire concertée. Mais une telle politique budgétaire appelle d'abord la constitution, sur le plan communautaire, d'un instrument d'information efficace permettant de faire des prévisions, j'ai désigné ce que l'on appelle communément en France le budget économique européen.

Cette notion de budget économique a été mise au point au sein de notre commission et des discussions se sont instaurées sur le terme même. Cette notion diffère très nettement de celle de budget de l'Etat. Alors que le budget de l'Etat constitue un programme financier annuel dans lequel sont prévues les dépenses publiques de l'exercice considéré et les recettes au moyen desquelles on y fait face, le budget économique donne, sur la base des résultats de la comptabilité nationale pour l'exercice écoulé, une prévision de l'évolution économique pour l'exercice à venir. Il reflète les répercussions des recettes et des dépenses de l'Etat et des autres collectivités publiques. Ces prévisions servent de base aux décisions à prendre pour la conduite de la politique économique envisagée. Le budget économique devient ainsi un élément de documentation d'ensemble contenant les traits fondamentaux de la politique économique poursuivie et les lignes directrices de la politique envisagée.

Cependant, il y a des liens entre ces deux budgets. Les résultats d'un exercice budgétaire passé sont pris en considération pour l'établissement d'un budget économique prévisionnel ; d'autre part, celui-ci est très utile pour l'élaboration des budgets des exercices de la période à laquelle il s'applique.

On a parfois contesté l'utilité de ce budget économique en invoquant notamment le fait qu'il constituerait une atteinte à la liberté individuelle. Cela est faux. C'est un problème qui est bien connu et je rappellerai ici, simplement, que les prévisions de la Société nationale des chemins de fer français concernant les voyages de Noël ou du 15 août n'obligent personne à prendre le train et n'ont aucun caractère totalitaire, pas plus que n'en auraient les prévisions de budget national concernant l'emploi des revenus de particuliers.

Le budget économique ne constitue pas, à proprement parler, un plan ; il peut cependant avoir un certain caractère « normatif ». Dans nos six pays, deux seulement, la France et les Pays-Bas, élaborent un véritable budget économique, en suivant d'ailleurs des méthodes d'établissement différentes ; la République fédérale, de son côté, et l'Italie procèdent à des estimations de l'évolution future des principales grandeurs

**Bousch**

économiques sans toutefois en publier les résultats dès le moment où les calculs sont terminés. En Belgique, on signale les travaux du Bureau belge de programmation, qui sont effectués sur la base du schéma du plan français. Au Luxembourg, enfin, les prévisions à court terme ne recouvrent pas encore l'ensemble de toute l'économie.

A ce sujet, vous trouverez, mes chers collègues, dans mon rapport des indications précises que je ne voudrais pas reprendre ici pour ne pas allonger la présentation de ce document. Sur la base de ces budgets économiques nationaux, il serait souhaitable que l'on puisse établir à l'avenir un budget économique européen. L'idée en a été lancée la première fois publiquement par une personnalité importante, M. Valéry Giscard d'Estaing, alors secrétaire d'Etat aux finances français, le 2 juin 1960, à l'occasion de l'inauguration de la XII<sup>e</sup> foire internationale de Luxembourg.

L'établissement d'un tel budget pose deux problèmes : d'une part, celui des comptabilités nationales et, d'autre part, celui de la coordination des prévisions économiques sur le plan communautaire.

Tous nos Etats disposent actuellement d'un système de comptabilité nationale, mais celui-ci est plus ou moins développé. Sur la base de ces comptabilités nationales, on pourrait dresser une comptabilité à l'échelle de la Communauté. Cela supposerait, bien entendu, que l'on dispose encore une fois de comptabilités nationales établies et présentées selon des méthodes homogènes.

Sur ce point, il existe heureusement un ensemble de travaux établis déjà depuis longtemps par des organismes internationaux tels que l'O.E.C.E. Mais, en dépit de l'intérêt des travaux effectués dans le passé, les modèles élaborés sont encore imparfaits et des difficultés subsistent tant au point de vue des conceptions théoriques qu'au point de vue de la fixation numérique des éléments à retenir.

On observe encore, d'un pays à l'autre, des différences considérables dues surtout au fait que la documentation statistique de base est loin d'être parfaitement au point. Heureusement les services de statistique des communautés européennes ont fait, en cette matière, un travail considérable et ont permis, depuis quelques années, d'enregistrer des progrès notables que nous saluons dans notre rapport. Les efforts des institutions de la Communauté doivent être encouragés.

Deux sources de difficultés entravent encore l'élaboration d'un budget économique européen. C'est, d'une part, le défaut d'unité sur le plan monétaire qui par suite de l'intervention du cours des changes, peut fausser certaines données statistiques concernant, par exemple, le pouvoir d'achat ; c'est, d'autre part, l'incertitude des données relatives au commerce extérieur.

Pour réaliser une coordination des prévisions économiques sur le plan communautaire, la Commission a suggéré que la meilleure méthode consisterait, tout d'abord, à perfectionner les techniques de prévisions

existantes et ensuite, à se mettre d'accord sur leur méthode d'élaboration.

La Commission a souligné l'efficacité de consultations préalables entre les pays membres en vue de l'établissement de leurs budgets économiques respectifs. A travers cette collaboration avec les services officiels et les institutions de conjoncture des Etats membres, la commission a entendu instituer un système harmonisé d'enquêtes de conjoncture et généraliser les recours aux budgets économiques.

Les budgets économiques qui pourraient ainsi être élaborés et communiqués chaque année, au début du dernier trimestre, au Comité de politique conjoncturelle et à la Commission exécutive, permettraient, après les confrontations nécessaires, d'arriver à une connaissance des perspectives d'évolution relatives à l'année suivante dans notre Communauté.

Il serait ainsi possible, avec l'aide du Comité monétaire et du Comité de politique conjoncturelle, d'établir d'éventuelles mesures à prendre au cas où des modifications de l'évolution de la conjoncture et des prix le nécessiteraient.

Mais, avant d'esquisser la double orientation de l'action de la Communauté en matière budgétaire, je voudrais rappeler certains faits.

La politique budgétaire n'est qu'un instrument de la politique économique et sociale. Elle n'est pas un remède universel. Sa mise en œuvre doit aller de pair avec celle d'autres instruments. Pour le moment, il nous faut d'ailleurs bien admettre qu'une action uniforme commune n'est pas concevable. Coordonner ou concerter signifie non pas uniformiser mais agir avec des moyens différents selon les situations qui se présentent. La mise au point d'une procédure d'action d'ensemble doit cependant être envisagée dès maintenant.

Les mesures à prendre doivent être définies sans plus attendre afin de pouvoir être appliquées, le moment venu, lorsqu'un effet de crise ou de récession se produira. La politique budgétaire, en tant qu'instrument économique et social, est inséparable par ailleurs de la politique de croissance et de développement économique. Les actions en matière budgétaire peuvent et doivent être envisagées sur le plan de la conjoncture et sur celui de la croissance.

Nous avons vu qu'une des conditions de l'action de la Communauté en matière budgétaire était de rendre comparables les budgets des Etats membres. Mais les budgets comparables ne sont pas une fin en soi. Le cadre budgétaire uniforme doit logiquement déboucher sur une politique budgétaire concertée.

Le rôle du budget en tant qu'instrument de politique économique s'est développé avec l'extension des tâches économiques assumées par les pouvoirs publics. Il ne paraît plus contestable que tous les gouvernements utilisent le rôle économique du budget dans

**Bousch**

leur politique avec, certes, des méthodes et des ampleurs différentes. C'est pour rendre possible une politique budgétaire concertée qu'il est nécessaire de rendre comparables les budgets. Dans le cadre de cette politique budgétaire concertée, il s'agit d'appliquer des principes modernes, résultat de l'adaptation des principes classiques aux exigences d'une politique financière dynamique.

Il faut se garder cependant d'une orientation centralisatrice trop poussée à l'échelle de la Communauté ou le degré d'uniformité relative qui caractérise l'économie d'un Etat est encore loin d'être atteint.

En ce qui concerne les premières mesures de coordination des politiques budgétaires, votre commission a suggéré une action sur les plans suivants. Tout d'abord, aménagement d'un des aspects de l'annualité, à savoir celui des dates des exercices budgétaires. Cela paraît aller de soi. Il est absurde que, pour six pays, il y ait deux périodes d'exercice différentes. Chacune de ces périodes a, certes, et personne ne le conteste, sa raison d'être et il est inopportun d'engager à ce sujet une controverse sur les mérites de l'une ou de l'autre. L'essentiel pour la Communauté est de réaliser l'accord sur une période quelle qu'elle soit.

Ensuite, sur un autre plan, votre commission suggère la possibilité de déroger, dans certains cas bien déterminés et dans une mesure limitée, au principe de la non-affectation des recettes. Ainsi, on pourrait affecter le produit de taxes déterminées au financement de certains projets. Je songe notamment à l'infrastructure des transports dans la Communauté. En troisième lieu, on pourrait harmoniser l'application du principe de la spécialité. Le nombre des subdivisions du budget dans les différents Etats membres, auquel j'ai fait allusion tout à l'heure, et leur désignation varient de pays à pays. L'unité élémentaire sur laquelle porte le contrôle parlementaire est différente d'un pays à l'autre.

Il serait souhaitable d'arriver, sur ce point, à une certaine harmonisation.

Ensuite, resterait l'établissement d'une classification budgétaire faisant notamment apparaître le caractère fixe et variable de certaines dépenses publiques.

Voyons maintenant comment on peut agir sur la conjoncture par le moyen des finances publiques.

L'équilibre annuel du budget apparaissait de plus en plus difficile à réaliser et nous savons que l'évolution de la conjoncture peut entraîner des déficits momentanés considérables. En effet, en période de dépression, certaines dépenses publiques sont rigides et ne peuvent donc évoluer sensiblement, alors que les recettes se contractent considérablement. Les techniciens des finances publiques ont donc été amenés à rechercher les méthodes de stabilisation permettant de réaliser l'équilibre général de l'économie, considéré comme un objectif plus important que l'équilibre budgétaire proprement dit. Cette recherche s'est effectuée dans quatre directions.

Une première est constituée par ce qu'on appelle le budget cyclique. Au lieu de rechercher l'équilibre budgétaire annuel, on a cherché à réaliser cet équilibre sur tout un cycle économique en compensant dans le temps les déséquilibres occasionnels. La méthode du budget cyclique permet en même temps une action sur la conjoncture. Elle est efficace à condition que sa mise en œuvre s'accompagne d'autres mesures. Elle pose un problème d'ordre institutionnel qui mériterait d'être étudié dans le détail : est-il possible de concevoir, dans un délai qui ne soit pas trop éloigné, l'institution à l'échelle de la Communauté d'un fonds de crédits d'anticipation en vue de permettre une politique budgétaire anticyclique ?

On a également cherché à assurer l'équilibre économique en faisant appel à des stabilisateurs automatiques. En effet, la procédure budgétaire dans le cadre du Parlement ainsi que les lenteurs dans l'intervention de l'exécutif ne permettent pas d'avoir les réactions rapides que la situation exige à certains moments.

Parmi ces stabilisateurs, l'impôt progressif sur le revenu joue un rôle éminent. En période d'expansion, la masse des revenus s'accroissant, la progressivité du taux de l'impôt se traduit par une ponction plus forte. Des obstacles de fait ou de droit empêchent cependant la progressivité de jouer normalement. Ainsi, en République fédérale allemande, la rentrée des impôts dus se fait avec un décalage tel que l'action de la progressivité peut se faire sentir à un moment où la conjoncture s'est déjà retournée.

Pour permettre aux stabilisateurs automatiques d'agir avec efficacité, il y aurait donc lieu de fixer un taux de progressivité tel qu'il permette une stabilisation efficace ; d'aménager les délais de rentrée des impôts de telle sorte que l'Etat dispose des recettes au cours de la période où sont réalisés les revenus correspondants ; d'entendre la progressivité aux impôts sur tous les revenus.

Une troisième direction dans laquelle on a cherché des moyens de réaliser l'équilibre de l'économie est constituée par ce qu'on appelle les techniques de la finance fonctionnelle. Il s'agit d'instruments financiers mis en œuvre en vue de la réalisation d'objectifs déterminés suivant la conjoncture. On peut mentionner ainsi les augmentations d'impôt en période de haute conjoncture, si l'on recherche un effet déflationniste ; l'utilisation des dégrèvements fiscaux qui permet d'augmenter à certains moments le revenu que les particuliers et les entreprises peuvent consacrer à la consommation ; l'action sur les investissements publics que l'on peut financer par la création de monnaie ou par l'impôt et l'emprunt, suivant que l'on recherche un effet inflationniste ou déflationniste ; l'action, enfin, sur les investissements privés. L'Etat peut, au moyen de dégrèvements fiscaux, en améliorer la rentabilité ou, d'une manière plus générale, promouvoir l'incitation à investir.

La mise en œuvre de ces techniques pose des problèmes connexes tels que la délégation de pouvoirs des

**Bousch**

parlements aux gouvernements et celui de l'établissement éventuel de budgets dits « alternatifs ».

Enfin, pour lutter contre l'inflation, mises à part les ponctions monétaires et la politique monétaire, deux mécanismes subsistent faisant appel à la fiscalité et à la politique des dépenses publiques : l'action déflationniste des impôts directs et les économies budgétaires.

L'action déflationniste des impôts directs est bien connue. En revanche, jusqu'à présent les économies budgétaires n'ont eu de succès dans aucun pays à ma connaissance, et particulièrement pas en France. Toutefois, la réduction des crédits consacrés aux investissements publics s'est souvent révélée assez efficace à condition que ces réductions ne portent pas, comme c'est souvent le cas, sur des investissements rentables et que des investissements privés ne viennent pas prendre le relais des investissements publics réduits.

Quant à la portée et à l'utilité des subventions, il s'est établi à leur sujet une assez forte controverse. De plus, ces subventions étant, en général, en contradiction avec l'esprit et la lettre du traité de Rome, nous n'avons pas cru devoir en préconiser l'emploi.

Comment alors peut-on concevoir, dans le cadre des mécanismes que je viens ainsi de décrire, une politique communautaire ?

Tout d'abord, les institutions chargées de coordonner la politique de conjoncture devraient se mettre d'accord sur le choix des instruments les plus adéquats. L'expérience a montré que tous les instruments — budget cyclique, stabilisation automatique ou technique de la finance fonctionnelle — n'ont qu'une efficacité limitée s'ils sont mis en œuvre isolément. Une politique budgétaire véritablement efficace doit faire appel à tous les instruments susceptibles d'être utilisés. Elle doit de plus être conduite en tenant compte des exigences de la politique monétaire.

Dans un dernier chapitre, nous avons examiné le problème des finances publiques en rapport avec le développement économique.

Les gouvernements des Etats membres et les institutions de la Communauté ne peuvent se désintéresser de la croissance de nos économies, ni se limiter, sur ce sujet, à des interventions d'urgence. La réalisation de certains grands projets de travaux publics, en particulier, exige des interventions de fonds publics. Il faut, pour leur financement, recourir à des crédits d'Etat.

Malgré les multiples tentatives effectuées pour débudgétiser certaines fractions des investissements publics, le déclin du marché financier n'a pas permis à ce dernier de prendre vraiment la relève des crédits d'Etat. Certains de nos collègues se sont d'ailleurs demandé si, dans ces cas déterminés, la faiblesse des marchés financiers régionaux n'était pas la conséquence d'un excès de centralisation et ils ont estimé qu'une certaine décentralisation permettrait un meilleur financement des projets d'intérêt régional.

Etant donné la part souvent prépondérante que prennent les finances publiques dans la réalisation des grands travaux, on peut se poser la question de savoir s'il ne serait pas utile d'envisager une certaine coordination communautaire des investissements publics, coordination qui permettrait leur réalisation aux endroits et dans les secteurs où leur développement aurait les conséquences les plus favorables pour la Communauté.

Je sais qu'en émettant cette idée je risque de heurter certains de nos collègues, mais il n'est pas douteux que le problème devait être posé.

De même, on pourrait concevoir une action d'orientation et de stimulation des investissements privés en mettant au point des mécanismes d'amortissement de ces investissements et en prévoyant un système communautaire de dégrèvements fiscaux, voire de garantie des investissements privés.

La politique budgétaire offre également des possibilités en matière de développement des régions sous-développées. En ce qui concerne les régions sous-développées situées à l'intérieur de la Communauté, on peut concevoir un aménagement de la fiscalité dans le développement régional en favorisant les investissements et l'épargne qui s'investit dans ces régions.

On peut également envisager la détaxe des investissements et l'encouragement ou, il faut bien le dire aussi, le découragement de certaines activités.

Par ailleurs, les budgets et les ressources communautaires pourraient, dans une certaine mesure, contribuer à financer certaines reconversions.

Le traité confère aux institutions de la Communauté des possibilités d'action en matière de promotion régionale. Pourquoi ces institutions ne pourraient-elles parvenir, en collaboration avec les Etats membres, d'une part, à une coordination des méthodes et des moyens à mettre en œuvre pour amener les régions sous-développées à un niveau de développement comparable à celui de l'ensemble de la Communauté et, d'autre part, à allouer à ces régions des ressources communautaires, compte tenu de la part que réservent les divers budgets nationaux au développement général.

Ici, se pose également la question — et elle a fait l'objet d'un examen au sein de la commission — de savoir si et dans quelle mesure la Communauté pourrait apporter son concours aux Etats africains et malgache associés à notre Communauté en ce qui concerne leur politique budgétaire. Toutefois, ce point doit encore faire l'objet d'études approfondies et l'on voudra bien se reporter au document de travail établi par notre ancien collègue M. Peyrefitte, devenu ministre, pour la conférence Assemblée parlementaire européenne - Parlements africains.

Des considérations qui précèdent, mes chers collègues, se dégage la nécessité d'entreprendre rapidement une étude des différentes méthodes à utiliser

**Bousch**

dans le cadre communautaire en vue d'une action sur la conjoncture et sur la croissance par le moyen des finances publiques. La fiscalité ne doit pas être considérée seulement sous l'angle de ses répercussions sur la concurrence. Son importance est primordiale dans le cadre d'une politique de conjoncture et de croissance, d'où la nécessité de l'harmonisation des législations fiscales de nos six pays que le traité prévoit d'ailleurs à l'article 99. Mais il y est dit qu'il s'agit d'une harmonisation de la fiscalité indirecte « dans l'intérêt du marché commun ». L'harmonisation fiscale générale découle, à notre sentiment, de l'article 100 du traité. Elle ne doit pas être limitée aux seuls impôts indirects, mais s'étendre également à l'impôt direct en raison de l'importance que celui-ci revêt en matière de politique de conjoncture.

En résumé, l'action communautaire en matière de politique de conjoncture et de croissance devra porter sur l'ensemble de la politique de recettes et de dépenses publiques, en particulier sur la fiscalité, sur les investissements publics et sur le traitement fiscal des investissements privés.

Il apparaît indispensable qu'à plus ou moins longue échéance la mise en œuvre de ces différents moyens soit coordonnée sur une base communautaire. Il est cependant clair, et vous le sentez bien, mes chers collègues, que, posé dans ces termes, le problème est beaucoup plus politique qu'économique.

Et j'en arrive à ma conclusion.

La coordination des budgets et des politiques budgétaires présente de multiples aspects politiques. Elle sera d'autant plus facile à réaliser que notre Communauté progressera rapidement sur la voie d'une certaine intégration politique.

Quel doit être, dans cette optique, le rôle du Parlement européen ? Il n'est certes pas question de dessaisir les Parlements nationaux de leurs prérogatives en matière budgétaire, mais lorsque, grâce aux efforts de de l'exécutif, on disposera de budgets comparables, il serait du plus haut intérêt pour notre Parlement de pouvoir prendre connaissance de ces budgets, comme d'ailleurs du budget économique européen dont l'établissement a été évoqué tout à l'heure et sur lequel le Parlement européen devrait être appelé à donner un avis. C'est pourquoi d'ailleurs notre commission, comme notre Assemblée, attache un tel prix à ce que la déclaration annuelle faite par l'exécutif de la C.E.E. sur la situation économique dans la Communauté soit en quelque sorte institutionnalisée, qu'elle donne lieu à un débat à l'Assemblée et au vote d'une résolution.

Il va de soi que l'action de la Communauté implique des études encore nombreuses qui doivent, dès à présent, tenir compte des perspectives d'adhésion d'autres pays. Dès maintenant, il faut dégager les points à propos desquels une action d'envergure sera nécessaire en vue notamment de corriger les disparités de structure. Il faudra, bien entendu, ne coordonner

que ce qui est nécessaire, afin d'éviter perturbations et distorsions, et non pas vouloir tout uniformiser par souci de perfection.

Il sera également nécessaire de ménager certaines transitions et de prévoir comment la coordination des politiques budgétaires se répercutera sur les recettes fiscales des différents Etats. C'est en effet là un point important.

De même il apparaît indispensable de ne pas perdre de vue les liens qui existent entre la coordination budgétaire et l'harmonisation des fiscalités. Nous avons démontré que la coordination budgétaire impliquait cette harmonisation qui ne devait d'ailleurs pas se limiter à la fiscalité indirecte, comme le prévoit explicitement le traité, mais au contraire, comme l'implique toute politique commune, s'étendre à la fiscalité directe. De même, les problèmes de finances publiques et ceux du marché financier sont étroitement liés, surtout dans l'hypothèse d'un éventuel transfert au plan communautaire de certaines tâches de financement rentrant actuellement dans le cadre strict des compétences nationales.

Enfin, il y aura lieu d'examiner les rapports entre les problèmes budgétaires et le système monétaire et des changes. Vous allez entendre à ce sujet tout à l'heure le rapport de notre excellent collègue M. van Campen.

En conclusion, votre commission estime qu'il faut hâter les travaux tendant à la mise en œuvre des propositions ébauchées dans notre rapport. Aujourd'hui, une conjoncture satisfaisante se prête à une action immédiate. Mais il est évident que la perspective d'une crise inciterait de nouveau les Etats à se replier sur eux-mêmes, surtout en l'absence d'une procédure communautaire pour remédier aux effets des crises et aux crises elles-mêmes.

La Communauté doit profiter au maximum de la situation favorable présente. L'absence de calendrier n'est pas une raison pour ne rien entreprendre. C'est, au contraire, une lacune qu'il faut s'efforcer de combler au plus vite.

Votre commission a élaboré une proposition de résolution qui vous trouverez *in fine* de mon rapport. Elle souhaiterait qu'après discussion et éventuellement amendement, votre Assemblée la vote, si possible à l'unanimité, afin de permettre précisément à l'exécutif de poursuivre les tâches entreprises, de montrer la volonté de cette Assemblée de progresser en la matière sans plus attendre et surtout, je le répète, sans attendre que des crises dans tel ou tel secteur puissent servir de prétexte à une inaction. C'est à ce prix, en agissant vite, en profitant des circonstances favorables présentes, que nous pourrons, mes chers collègues, apporter notre pierre à la construction de l'œuvre européenne.

(Applaudissements)

## PRÉSIDENTE DE M. RUBINACCI

*Vice-président*

**M. le Président.** — Je remercie M. Bousch de l'ample exposé qu'il vient de faire sur son rapport.

La parole est à M. le vice-président Marjolin.

**M. Marjolin, vice-président de la Commission de la Communauté économique européenne.** — Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, l'Assemblée ayant décidé de renvoyer au mois de juin la discussion des rapports de M. Bousch et de M. van Campen, je limiterai mon premier exposé sur ces deux rapports à quelques remarques assez brèves qui définiront l'attitude générale de la Commission du Marché commun à leur égard.

De l'excellent rapport de M. Bousch, dont nous acceptons dès maintenant, sous réserve de quelques nuances dont je parlerai tout à l'heure, les conclusions, je voudrais d'abord tirer la leçon suivante : ainsi que M. Bousch l'a excellemment marqué, l'action de l'Etat, en particulier dans le domaine financier, ne peut en aucune façon être considérée comme une action neutre. L'Etat, qu'il le veuille ou non, que ce soit consciemment ou inconsciemment, exerce, ne serait-ce que par l'ampleur de ses recettes et de ses dépenses, une action fondamentale sur l'orientation et le rythme de l'activité économique.

Je crois même, Monsieur le Président, que nous pouvons aller encore plus loin dans ces considérations préliminaires. Ce qui distingue fondamentalement le Marché commun d'une entreprise qui aurait visé simplement à abolir les obstacles à la libre circulation de marchandises, d'hommes et de capitaux, c'est précisément l'effort prévu par le traité et que nous poursuivons sans répit au sein de cette Assemblée, qui consiste à harmoniser, à coordonner, à unifier l'action des Etats.

Dans cet effort d'harmonisation, de coordination et d'unification, il est clair que l'action que nous pouvons avoir sur la politique budgétaire est un élément essentiel.

Ces premières remarques étant faites, je reviens au rapport de M. Bousch. J'ai trouvé, au paragraphe 6 de ce document, une affirmation à laquelle je puis souscrire entièrement. La commission économique et financière, s'exprimant par la plume de son rapporteur, dit que « les Etats membres de la Communauté devront envisager rapidement l'harmonisation de leurs politiques budgétaires dans le cadre des institutions de la Communauté ».

M. Bousch examine ensuite successivement les conditions d'une action de la Communauté en matière budgétaire et cette action elle-même. Il relate les travaux déjà effectués par l'exécutif du Marché commun

et ceux actuellement en cours. Ici, je suis heureux de pouvoir dire à l'Assemblée que sa commission compétente et l'Assemblée elle-même, si elle en exprime le désir, seront saisies à l'automne d'un rapport d'ensemble sur la comparaison des budgets des six pays de la Communauté. Cette comparaison, non seulement se fera dans le cadre de la comptabilité nationale, mais portera sur l'aspect fonctionnel des budgets, c'est-à-dire sur la manière dont chacun des six Etats répartit l'ensemble de ses dépenses entre les différents domaines d'action des pouvoirs publics.

Au paragraphe 23 de son rapport, M. Bousch déclare : « Il serait utile que les Etats membres adoptent rapidement un cadre uniforme pour la présentation de leurs budgets. Cependant, vouloir exiger cette uniformisation dès maintenant serait se heurter à des difficultés presque insurmontables : les habitudes budgétaires ont des racines trop profondes ; il apparaît plus raisonnable, dans un premier temps, de demander aux gouvernements de présenter leurs budgets de manière à en permettre la comparaison. »

Je souscris à cette déclaration. J'ajoute que déjà nous ne rencontrons plus dans la comparaison des budgets de difficultés insurmontables en raison, dans une large mesure, du travail de pionnier effectué, avant même la création de la Communauté économique européenne, par les pays du Benelux. Nous avons suivi une fois encore ces pays dans la voie qu'ils nous avaient indiquée.

Mais s'il apparaît à l'expérience que certaines modifications sont nécessaires dans la présentation des budgets nationaux, nous accepterons bien volontiers la suggestion de M. Bousch lorsqu'il dit que l'exécutif devrait adresser aux Etats membres des recommandations les invitant à présenter des budgets comparables et tendant à une harmonisation aussi poussée que possible de la présentation et de la technique budgétaires.

Pour en terminer avec les conditions d'une action de la Communauté, en matière budgétaire, M. Bousch a relaté les travaux et les projets de l'exécutif concernant le budget économique prévisionnel de la Communauté. Je ne reviendrai pas sur ce que j'ai eu l'occasion de dire au début de l'année. L'accord que les six gouvernements nous ont donné au sein du comité de politique conjoncturelle en vue de l'établissement dans chacun des pays d'un budget économique prévisionnel, dans un cadre relativement uniforme et dans des délais qui permettront la comparaison et, dans une certaine mesure, l'établissement d'un budget économique de la Communauté, cet accord, dis-je, représente un très grand progrès pour la coordination des politiques économiques.

Dans la deuxième partie de son rapport, M. Bousch examine l'action de la Communauté en matière budgétaire. Je souscrirai sans hésitation à ce qu'il dit au paragraphe 42 lorsqu'il recommande que, pour le moment, on évite une orientation trop centralisatrice. Je

**Marjolin**

crois en effet qu'une telle tendance, en multipliant les difficultés, ne pourrait que compromettre le résultat que nous cherchons.

La Commission du Marché commun étudiera les suggestions faites par la commission économique et financière au paragraphe 43 de son rapport, sur l'aménagement des dates des exercices budgétaires, sur la possibilité de déroger au principe de la non-affectation des recettes et sur l'aménagement éventuel du principe de la spécialité. Ces suggestions revêtent un grand intérêt et je me réserve d'y revenir au cours du débat qui aura lieu sur cette question à l'Assemblée, le mois prochain.

Je peux donner mon accord sur les indications concernant les finances publiques et la conjoncture, tout en reconnaissant avec le rapporteur que la mise en œuvre de ces lignes d'action est très étroitement liée aux progrès que la Communauté pourra faire sur le plan politique. Mais, j'avoue me poser quelques questions au sujet des propositions contenues dans le rapport de M. Bousch et relatives à la coordination communautaire des investissements publics, à la stimulation et l'orientation des investissements privés, suggestions qui sont contenues dans le paragraphe 55 du rapport.

Je me suis demandé en effet comment il était possible d'aboutir à une coordination des investissements publics si par ailleurs ne sont pas coordonnées les politiques économiques ou financières dont ces investissements constituent un élément important. De même, je me suis demandé s'il serait possible d'adopter dans l'ensemble de la Communauté des mécanismes uniformes pour l'amortissement des investissements privés, pour les dégrèvements fiscaux et les garanties de ces investissements, étant donné les conditions extrêmement différentes dans lesquelles se déroule l'activité économique d'un pays à l'autre.

Rencontrant cette difficulté, il m'est apparu que les suggestions de la commission économique et financière allaient peut-être ou trop loin ou pas assez loin. Elles iraient trop loin, je crois, si nous continuions à opérer dans le cadre actuel, car je ne vois pas comment nous pourrions réaliser cette coordination des investissements publics. Mais cette coordination prendrait tout son sens, si elle s'insérait dans le cadre d'une vue d'ensemble à long terme de l'activité économique européenne qui serait, bien entendu, une prévision, mais aussi l'affirmation d'une volonté de voir progresser l'économie européenne selon certaines orientations. Mais je me réserve d'aborder plus complètement ce problème au mois de juin lorsque votre Assemblée débattera de la question.

M. Bousch, au paragraphe 58 de son rapport, demande que soit entreprise rapidement une étude des différentes méthodes à utiliser, dans le cadre communautaire, en vue d'une action sur la conjoncture et sur la croissance par la voie des finances publiques. Je puis répondre que cette étude est déjà en cours. Le

comité de politique conjoncturelle, à la demande de notre Commission, achève précisément l'étude des instruments de politique conjoncturelle et, dans un proche avenir, je pourrai communiquer à la commission compétente et à l'Assemblée les résultats de cette étude.

Telles sont, Monsieur le Président, les observations qu'appelle l'excellent rapport de M. Bousch.

En terminant, je voudrais souligner encore une fois que cet effort de coordination de l'action financière m'apparaît inséparable d'un effort de coordination de l'action économique générale dans le cadre d'une vue à longue échéance de l'économie européenne.

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** — Je remercie M. le vice-président Marjolin d'avoir bien voulu donner le point de vue de la Commission de la C.E.E. sur le rapport de M. Bousch.

Je rappelle au Parlement que ce rapport sera discuté au cours de la session de juin.

#### 5. *Coordination des politiques monétaires*

**M. le Président.** — L'ordre du jour appelle la présentation du rapport de M. van Campen, au nom de la commission économique et financière, sur la coordination des politiques monétaires dans le cadre de la C.E.E. (doc. 17).

La parole est à M. van Campen.

**M. van Campen, rapporteur.** — (N) Monsieur le Président, chers collègues, depuis que la Communauté économique européenne existe, la commission économique et financière de ce Parlement étudie entre autres choses des problèmes de politique monétaire.

Le rapport que j'ai eu l'honneur de présenter en 1958 sur le premier rapport général de la Commission de la C.E.E. en témoigne déjà. Le rapport qui a été présenté en 1960 par le président de notre commission sur les problèmes de la politique conjoncturelle commune avait également trait aux questions monétaires.

L'examen du dernier rapport a révélé qu'il conviendrait d'étudier séparément la coordination des politiques budgétaires et financières et la coordination des politiques monétaires.

A la suite d'échanges de vues approfondis qui eurent lieu en 1960, M. Lindenberg, qui était à l'époque mon collègue au sein de notre groupe politique, avait été nommé rapporteur de la question de la coordination des politiques monétaires dans le cadre de la C.E.E. En 1961, M. Lindenberg a quitté notre Parlement et je lui ai succédé comme rapporteur.

Le rapport que j'ai l'honneur de présenter aujourd'hui devant ce Parlement est donc le fruit des efforts



van Campen

communs de la commission économique et financière, qui a travaillé en étroite collaboration avec la Commission de la C.E.E., et des deux rapporteurs.

Le rapport traite en particulier de la coordination des politiques monétaires. Nous entendons par politique monétaire, la branche de la politique économique qui utilise les instruments ayant une action directe sur les facteurs monétaires.

Il s'agit notamment du volume de monnaie, du crédit, des réserves monétaires et du taux de change.

La politique monétaire et la politique budgétaire et financière ont en réalité les mêmes objectifs. Toutes deux en effet visent à l'utilisation optimale de la capacité de production, à la stabilité des prix internes et à la stabilité des taux de change.

Le traité C.E.E. comporte un grand nombre de dispositions relatives à la coordination des politiques monétaires, ce qui n'est pas le cas pour la politique budgétaire à laquelle le traité ne consacre que quelques remarques sommaires.

L'article 105 du traité indique comme moyen de faciliter la réalisation des objectifs de la politique économique, la coordination des politiques économiques. Selon l'article 105-1, la coordination consiste à instituer une collaboration entre les services compétents des administrations et des banques centrales des Etats membres.

Aussi le même paragraphe de l'article 105 stipule-t-il que la Commission de la C.E.E. présente au Conseil des recommandations pour la mise en œuvre de cette collaboration. La disposition du paragraphe 2, stipulant qu'il faut promouvoir la coordination des politiques monétaires « dans toute la mesure nécessaire au fonctionnement du marché commun », ne peut pas, compte tenu des articles 2 et 104 du traité, être interprétée comme une limitation de principe de la coordination ; il doit être entendu plutôt comme une formule indiquant que seules les mesures de moindre importance n'ont pas à entrer dans le cadre de la collaboration.

Conformément à l'article 105 du traité, il a été institué un Comité monétaire de caractère consultatif spécialement chargé de l'examen de ces problèmes.

L'article 107 comporte une disposition extrêmement importante en matière monétaire : il impose aux Etats membres l'obligation de traiter leur politique en matière de taux de change comme un problème d'intérêt commun.

Votre commission considère, Monsieur le Président, qu'en vertu de cet article, les taux de change ne devraient pouvoir être modifiés qu'après que les Etats membres se sont concertés et après consultation des plus hautes autorités de la C.E.E.

Le traité stipule en outre que les Etats membres s'accordent le concours mutuel lorsque l'un d'eux

éprouve des difficultés de balance des paiements qu'il n'est pas possible de surmonter d'une autre manière. Aux termes du traité, le Conseil de ministres arrête les directives relatives aux mesures tendant à la coordination progressive des politiques en matière de change. On pourrait citer d'autres points du traité concernant la coordination des politiques monétaires.

Si l'on examine ainsi les dispositions du traité que j'ai brièvement énumérées, et si l'on considère l'interdépendance croissante des économies des pays de la C.E.E., il faut bien conclure qu'on ne peut plus juger les instruments de la politique économique selon le seul critère de leurs répercussions sur le plan intérieur, étant donné l'influence considérable qu'ils exercent sur l'évolution de la situation au delà des frontières. Il en est ainsi tout particulièrement en ce qui concerne la politique monétaire, qui revêt une si grande importance dans le domaine des relations avec l'étranger, importance qui apparaît surtout en matière de fixation du taux de change, de la réglementation de la circulation des capitaux étrangers, ainsi que de la réglementation des devises. Aussi le traité de la C.E.E. stipule-t-il expressément que la coordination des politiques monétaires est une obligation non seulement pour les institutions de la C.E.E., mais aussi pour les gouvernements nationaux, les banques centrales nationales et toutes les autres administrations nationales intéressées dont relève la réglementation du marché monétaire et du marché des capitaux.

Après une introduction où sont examinés les problèmes que je viens d'évoquer, le rapport analyse et les moyens dont on dispose pour coordonner les politiques monétaires et la signification de la coordination des politiques monétaires, tant pour la Communauté que pour les rapports avec les pays tiers ; il examine ensuite les problèmes monétaires que créerait une adhésion éventuelle de l'Angleterre à la C.E.E. et aborde à ce propos le problème de la liquidité internationale. Enfin le rapport attire l'attention sur la nécessité d'étendre la coordination des politiques monétaires de façon à aboutir à une politique commune complète.

Tout comme pour la politique budgétaire — dont M. Bousch vient de parler — la réussite de la coordination dans le domaine monétaire n'est possible que si l'on dispose des données nécessaires et en particulier de suffisamment de documents statistiques pour apprécier la situation économique et plus spécialement la situation monétaire. Actuellement, ce point laisse beaucoup à désirer dans la plupart des pays. Ce manque d'information se constate surtout en ce qui concerne les différents facteurs qui agissent à court terme sur la conjoncture, par exemple les commandes, les stocks et une série d'autres facteurs qui ont trait aux comptes de capital de la balance des paiements.

Dans son rapport, votre commission se félicite que l'exécutif de la C.E.E. soit à la veille de conclure un accord de coopération avec les services et les institutions de conjoncture des Etats membres en vue d'introduire un système harmonisé d'enquêtes directes



van Campen

auprès des entreprises sur l'évolution probable de la conjoncture. Selon le premier rapport trimestriel de 1962 que vient de publier l'exécutif, ces enquêtes régulières visent à sonder l'opinion des entrepreneurs sur la situation et sur les prévisions dans les différents secteurs économiques. Votre commission estime cependant que ces enquêtes ne devraient pas se limiter à un sondage d'opinion, mais qu'elles devraient également fournir des indications exactes sur les commandes et les stocks.

La deuxième condition d'une coordination des politiques monétaires est la suivante : il est indispensable que les Etats membres disposent d'un ensemble suffisamment varié et efficace d'instruments de politique monétaire. Parmi ces instruments, on peut mentionner la politique des taux de change, la politique d'escompte, l'obligation pour les banques de posséder des avoirs auprès des banques centrales, le coefficient de liquidité et la politique d'open-market. Pour ce qui est de la politique d'open-market, votre commission regrette qu'elle ne puisse guère être étendue au marché des capitaux et qu'elle reste presque entièrement limitée au marché monétaire, alors que les disponibilités pour les opérations sur le marché monétaire sont encore fort insuffisantes.

Outre les instruments utilisés généralement et qui sont cités ici, il existe d'autres instruments de la politique monétaire qui ne sont utilisés que dans certains pays ou occasionnellement. Ce sont, par exemple, les plafonds de réescompte et de crédit, qui permettent d'imposer des restrictions aux banques commerciales soit dans leurs possibilités de tirage auprès de la banque centrale, soit dans leurs possibilités quantitatives ou qualitatives d'octroi de crédits. Votre commission tient à souligner que ces instruments ont le plus d'efficacité lorsque la banque centrale et les autres banques coopèrent activement.

Dans cet ordre d'idées, votre commission estime qu'il importe de se rendre compte que la formation d'une communauté économique entraîne nécessairement la suppression de certains instruments de politique économique destinés à niveler la conjoncture. Cette exclusion touche en particulier les instruments qui peuvent entraver directement les échanges économiques. Plus la Communauté économique progresse vers une plus grande liberté et, en définitive, vers la liberté totale des échanges commerciaux et des mouvements de capitaux internes, plus on aura besoin d'autres instruments appropriés de politique conjoncturelle. Du fait même de leur nature, ce sont les instruments monétaires qui sont appelés à prendre de l'importance, car aucun autre instrument de la politique économique ne permet d'agir avec autant de rapidité et n'a une portée aussi vaste.

La libéralisation des mouvements de capitaux revêt à cet égard une grande importance. Il sera de plus en plus difficile d'empêcher l'afflux de capitaux en provenance des Etats membres ou la fuite de capitaux vers les Etats membres au moment où l'on voudra

réduire ou augmenter le volume des liquidités nationales.

De l'avis de votre commission, il faut en conclure qu'au fur et à mesure des progrès réalisés dans l'établissement de la C.E.E., l'application de mesures monétaires sur le plan strictement national ne pourra plus être retenue pour la réalisation des objectifs énoncés à l'article 104 du traité. Dans le cadre d'échanges commerciaux et de mouvements de capitaux à peu près libres à l'intérieur de la Communauté, seul un emploi coordonné des instruments de politique monétaire peut vraiment contribuer à promouvoir une croissance économique régulière.

Pour réaliser cette coordination avec fruit, il est indispensable de dresser l'inventaire des moyens de politique monétaire utilisés dans les Etats membres et d'apprécier leur efficacité. Aussi votre commission se félicite-t-elle de ce que le Comité monétaire, qui s'est déjà livré à d'importants travaux préparatoires en vue de la coordination des politiques monétaires des Etats membres, ait élaboré, en collaboration avec les services de l'exécutif, un certain nombre de documents qui font l'inventaire des instruments monétaires dont on dispose. Dans son rapport, votre commission souhaite instamment que cette documentation sur l'inventaire des instruments monétaires dont disposent les Etats membres soit bientôt publiée, afin que les services intéressés de la C.E.E. et des Etats membres, aussi bien que l'opinion publique puissent exposer leur point de vue sur la nécessité et les possibilités de réaliser une politique monétaire coordonnée.

Après avoir examiné les deux moyens que je viens d'évoquer et dont on dispose pour la coordination des politiques monétaires, à savoir l'indispensable information statistique et un ensemble suffisamment varié d'instruments de politique monétaire, le rapport analyse le troisième moyen important de coordination des politiques monétaires, à savoir le concours mutuel. Celui-ci comporte notamment l'octroi de crédits aux pays qui se trouvent en difficulté au sujet de leur balance des paiements, sous réserve de l'accord des pays appelés à octroyer les crédits. Cette réserve implique que les crédits accordés dans ces conditions, ne sont pas automatiquement disponibles. Votre commission estime que l'octroi automatique de crédits n'est guère souhaitable pour plusieurs raisons, notamment parce qu'il réduirait la volonté d'assainir la balance des paiements par des mesures internes.

Votre commission se demande si les Etats membres ne feraient pas bien de prendre dès maintenant la précaution de se mettre d'accord sur l'octroi de crédits, en prévision du cas où un ou plusieurs Etats membres éprouveraient des difficultés au sujet de leur balance des paiements. Il ressort de son quatrième rapport, qu'il vient de présenter, que le Comité monétaire répondrait plutôt par la négative à cette question. Le Comité est d'avis qu'il convient d'envisager ce problème d'une manière pragmatique et de le traiter chaque fois qu'il est question, dans les réunions du

van Campen

Comité monétaire, de la situation de la balance des paiements des Etats membres.

Monsieur le Président, le rapport que j'ai l'honneur de présenter au Parlement, examine ensuite la signification de la coordination des politiques monétaires à l'égard de la situation à l'intérieur de la Communauté et des rapports avec les pays tiers. On peut noter à cet égard qu'une politique économique effective requiert également une coordination sur le plan national, c'est-à-dire une coordination de la politique monétaire et des mesures relevant d'autres secteurs de la politique économique, comme vient de le souligner M. Marjolin. La coordination des politiques monétaires des pays membres de la C.E.E. n'a de sens que si la coordination des mesures économiques sur les divers plans nationaux en est la base.

En raison de la part importante que les pays de la C.E.E. prennent aux échanges internationaux, leur politique économique influe grandement sur l'économie mondiale. Cela vaut d'autant plus pour la politique monétaire que c'est précisément en ce domaine que ces pays ont acquis une position très forte au cours de ces dernières années, alors que la balance des paiements des Etats-Unis et du Royaume-Uni s'est affaiblie. Dans le cadre de l'étalon de change-or tel que nous le connaissons, les liquidités internationales qui sont disponibles pour solder les transactions internationales sont alimentées par les déficits des balances de paiement des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne. La majeure partie de l'accroissement des liquidités ainsi réalisée déjà, depuis des années déjà, aux banques d'émission et aux caisses de péréquation des pays de la C.E.E. Ainsi, le système monétaire international réagit-il plus fortement non seulement à l'évolution dans les deux pays qui ont une influence déterminante sur les liquidités, mais également à celle qui s'opère au sein de la C.E.E. Il est dès lors évident qu'il faut juger la coordination monétaire dans la C.E.E. en fonction de son utilité pour le système monétaire international.

Il existe actuellement déjà diverses institutions internationales qui s'occupent spécialement ou dans le cadre d'une activité plus vaste, des questions monétaires. En premier lieu, il convient de citer ici le Fonds monétaire international. Ce Fonds a sans aucun doute beaucoup contribué à libérer progressivement les échanges mondiaux de leurs restrictions monétaires. Cependant, par sa structure — il ne compte pas moins de 72 pays membres — le Fonds ne peut guère faire plus que d'étudier les symptômes. Or, les causes des difficultés résident dans les différences qui existent entre les situations économiques des pays membres et entre leurs politiques économiques ; c'est là un état de fait devant lequel le Fonds lui-même est pratiquement impuissant.

La commission de la politique économique instituée au sein de l'O.C.D.E. constitue un second centre de discussion des questions monétaires. L'O.C.D.E. a d'ail-

leurs créé une sous-commission pour la coordination des politiques monétaires. Il est intéressant de noter que le président de cette sous-commission est également le président du Comité monétaire de la C.E.E. ; il s'agit de mon compatriote M. van Lennep, qui a rendu d'éminents services dans le domaine de la coordination des politiques dans le cadre de la C.E.E. et de l'Organisation de coopération et de développement économique.

Si favorable que cette évolution puisse être pour la coopération économique de l'organisation atlantique, elle se heurte néanmoins à une difficulté : bien que ses membres aient des structures plus voisines que ceux du Fonds monétaire international, ils pratiquent une politique économique différente, susceptible, à son tour, de provoquer des difficultés monétaires.

Par contre, la structure de la C.E.E. comporte, par rapport à l'O.C.D.E. et au F.M.I., des facteurs qui offrent une base bien plus ferme de coordination des politiques monétaires. Au nombre de ces facteurs, on peut citer : premièrement, les règles économiques générales strictes du traité, qui exigent une politique commune dans un certain nombre de domaines, et deuxièmement, la libéralisation progressive de la circulation des capitaux, qui nécessite une politique monétaire coordonnée, afin d'empêcher la formation de courants de capitaux opposés aux objectifs de la C.E.E.

Cela ne signifie nullement que la C.E.E. puisse considérer qu'en ce qui la concerne, tout est pour le mieux en matière de coordination monétaire. Au contraire, étant donné l'interdépendance des économies des Etats membres et du commerce mondial, on ne peut guère concevoir une coordination efficace en dehors d'une coopération sur le plan atlantique, c'est-à-dire avec l'Organisation de coopération et de développement économique, et sur le plan mondial, avec le Fonds monétaire international. Cette coordination devra tenir compte de l'influence que la coordination de la politique monétaire dans la C.E.E. exposera sur le fonctionnement du système monétaire international.

Bien qu'il ne soit pas mentionné dans le traité C.E.E. parmi les objectifs de la politique monétaire, le bon fonctionnement du système monétaire international doit être considéré comme un objectif de fait de la politique monétaire dans la Communauté.

J'en arrive maintenant, Monsieur le Président, à une question d'une incontestable actualité : l'adhésion de l'Angleterre à la C.E.E. et ses répercussions sur la politique monétaire. L'adhésion éventuelle de l'Angleterre à la C.E.E. fera apparaître tout le problème de la politique monétaire sous un jour nouveau. La coordination des politiques monétaires en deviendra plus large, car elle n'aura plus pour but exclusif d'affermir la livre sterling en tant que monnaie-clé, mais elle visera également à mettre la monnaie anglaise, avec les autres, au service du développement de la Communauté économique.

van Campen

D'autre part, la politique monétaire dans la C.E.E. acquerra, par l'adhésion de l'Angleterre, une nouvelle dimension, pour ainsi dire, car une des monnaies-clés du monde fera alors son entrée dans la C.E.E.

Du point de vue monétaire, cette dimension se traduira par la coopération d'un certain nombre de pays au sein de la zone sterling. En admettant que la zone sterling doive subsister en cas d'adhésion de l'Angleterre à la C.E.E. — et votre commission estime qu'il est souhaitable et nécessaire qu'il en soit ainsi — la politique suivie par ces pays en matière de balance des paiements influencera la position financière de la Communauté européenne élargie.

On conçoit aisément que la coordination indispensable des politiques monétaires d'une C.E.E. élargie ne pourra se limiter au Royaume-Uni : elle devra également tenir compte des pays de la zone sterling.

Il est évident qu'à eux seuls, les organes monétaires des pays de la C.E.E. et de la Communauté ne pourront pas venir à bout de ces questions complexes. Une étroite collaboration avec le Fonds monétaire international s'impose donc. Cette organisation monétaire mondiale devra, pour ainsi dire, servir de lien pour la coordination de la politique monétaire des pays de la C.E.E. et de la politique monétaire et des paiements des pays appartenant à la zone sterling.

Monsieur le Président, il est inopportun, avant de connaître le résultat des négociations de la C.E.E. avec la Grande-Bretagne, de préciser la procédure ou le contenu de la coordination monétaire en fonction d'une adhésion éventuelle de ce pays. Il en va de même en ce qui concerne la question, que l'on pose parfois, de savoir si l'adhésion de l'Angleterre à la C.E.E. exigera une révision du cours des changes des diverses monnaies.

Votre commission considère que l'on peut être assuré que, grâce à la suppression des restrictions à l'importation, la libération du marché britannique stimulera plus fortement l'assainissement de l'économie que ne pourrait le faire une simple adaptation du cours des changes et, de ce fait, elle contribuera aussi à renforcer la position de la livre anglaise.

Les négociations sur l'adhésion de la Grande-Bretagne devront tabler sur la nécessité d'une adaptation tant aux dispositions minima sur la libéralisation du mouvement des capitaux qu'à la coordination de la politique monétaire prévue au traité. Il faut veiller à ce que ces négociations ne portent pas atteinte aux quatre points importants que j'ai déjà mentionnés, dont les deux premiers font partie intégrante du traité, les deux suivants constituant un élément essentiel de la coordination monétaire. Ces points ont trait :

a) aux consultations et aux décisions communes sur d'éventuelles modifications inéluctables au taux des changes qui doivent toujours être apportées en conformité des statuts du F.M.I. et en accord avec lui ;

b) à l'octroi non automatique de crédits ;

c) à l'amélioration d'une information réciproque et des statistiques de base de la coordination ;

d) au développement des instruments de la politique monétaire.

Monsieur le Président, votre commission s'est également occupée du problème de la liquidité internationale, que les perturbations dans les paiements internationaux provoquées par les mouvements considérables de capitaux entre les divers centres financiers du monde ont mis au premier plan de l'actualité en 1961. Ces perturbations ont, nous l'avons vu, amené les banques d'émission à se livrer à une collaboration intense. L'accord de Bâle, conclu par une dizaine de banques centrales, avait trait à ces problèmes. Le concours mutuel tel que le prévoit l'accord de Bâle permet seulement de porter remède à des difficultés de caractère temporaire en matière de balance des paiements. Il ne peut assurer le maintien de réserves monétaires en quantité suffisante, ni empêcher la fuite de capitaux. D'autres moyens sont ici nécessaires, qui consisteront surtout à faire intervenir les organisations monétaires internationales.

Pour ce qui est du F.M.I., la certitude a été acquise l'année dernière que des situations peuvent se présenter auxquelles les réserves en devises du Fonds monétaire international seraient incapables de faire face. On essaie de remédier à cet état de choses en se mettant d'accord sur la conclusion d'emprunts auprès des pays à balance excédentaire, à des conditions à débattre chaque fois avec le Fonds monétaire international.

Votre commission se demande si un système qui consiste à contracter des emprunts, à des conditions à fixer de cas en cas, permettra une organisation monétaire telle que le Fonds monétaire international de faire face aux perturbations des paiements internationaux, alors que cette organisation est composée de 72 pays qui, pour la plupart, ne sont pas directement intéressés au problème du mouvement des capitaux en circulation et qu'un pays comme la Suisse, en général au centre de ces mouvements, n'en fait pas partie.

L'organisation de coopération et de développement économique n'est guère en mesure non plus de résoudre le problème des liquidités internationales. C'est l'Accord monétaire international qui, en cette matière, constitue la base de l'activité de l'Organisation de coopération et de développement économique, qui ne dispose, dans le cadre de cet Accord, que d'un fonds modeste de 600 millions de dollars.

Ces divers éléments passés en revue, votre commission conclut qu'il n'existe pas de système efficace pour pallier d'éventuelles difficultés en matière de balance des paiements, notamment des pays à monnaies-clés. Nous risquons donc toujours de voir les paiements internationaux aux prises avec des perturbations. Votre commission est d'avis que, tant qu'une solution adéquate ne sera trouvée dans le contexte du F.M.I. ou de l'O.C.D.E. et de l'A.M.E., il appartiendra à la

van Campen

C.E.E. d'envisager en temps utile, en fonction des progrès réalisés par le marché commun et de l'interdépendance croissante des économies des Etats membres, une organisation communautaire efficace de coopération entre les banques centrales des Etats membres. Celle-ci permettrait de conjurer leur puissance financière de sorte qu'ils soient, si nécessaire, capables par une aide appropriée de juguler, lorsqu'il en est temps encore, les perturbations qui menacent de se produire dans les paiements internationaux en raison des difficultés que rencontreraient les pays à monnaie-clé dans leur balance des paiements.

Monsieur le Président, comme le montre l'exposé que je viens de faire une double évolution conduit à la nécessité d'une politique monétaire commune qui devra remplacer progressivement la politique coordonnée prescrite par le traité de Rome.

Il faut noter en premier lieu, les progrès constants réalisés par le marché commun, et ce, parallèlement au développement dans de nombreux secteurs d'une politique économique et financière commune étroitement liée au rapprochement politique des Etats membres. D'autre part, il est indispensable que dans le cadre du Fonds monétaire international, la C.E.E. puisse, par une politique monétaire commune, contribuer de manière fondamentale à résoudre le problème de la liquidité dans les échanges monétaires internationaux, problème qui jusqu'ici n'a été résolu que d'une manière insuffisante par des mesures à court terme. L'évolution progressive vers une politique monétaire commune résulte donc logiquement du développement de la C.E.E., conçu selon la lettre et l'esprit des traités de Rome, ainsi que de la responsabilité qui incombe à la C.E.E., de promouvoir et d'assurer un ordre monétaire international sain.

De l'avis de votre commission, il convient donc de réaliser progressivement une organisation fédérale des banques d'émission de la C.E.E., dotée d'un organisme central chargé de la politique monétaire commune. Cette organisation monétaire fédérale européenne devra travailler en étroite coopération avec les autorités de la C.E.E. chargées de la politique économique et elle doit être soumise au contrôle du Parlement européen. Votre commission estime qu'il incombe à la Commission de la C.E.E. d'élaborer en temps opportun des propositions tendant à assurer la coopération sur un plan fédéral entre les banques centrales des pays de la C.E.E. La Commission pourra s'inspirer des travaux, qui se sont révélés fructueux, du Comité monétaire et des conférences périodiques des gouverneurs des banques centrales et des ministres des finances.

D'aucuns estimeront, Monsieur le Président, que pareille proposition n'est pas encore véritablement fondée. Je leur répondrai que la commission parlementaire elle-même ne voit dans sa proposition qu'une indication sur la façon dont devrait évoluer, à long terme, la coopération entre les banques centrales des pays de la C.E.E.

La création du marché commun n'est pas la seule condition d'une coopération fédérale entre les banques centrales au sein d'un organisme commun ; cette coopération exige également le passage à une politique financière commune, conçue dans le sens indiqué dans son rapport par mon collègue, M. Bousch.

Sur la base de l'intégration complète des économies des Etats membres, une telle politique financière unique, associée à une politique monétaire commune, pourrait consacrer l'unité politique des pays de la C.E.E. que l'on a préconisée avec tant d'ardeur hier après-midi devant cette haute assemblée.

L'évolution vers une politique monétaire commune telle que la propose votre commission est d'ailleurs dans la ligne de l'évolution historique. Lorsque au siècle dernier, la monnaie scripturale fit son apparition aux côtés de la monnaie fiduciaire, on reconnut unanimement que la mission et la fonction des banques se trouvaient fondamentalement modifiées ; les banques centrales d'émission cessèrent d'être les seules institutions créatrices de monnaie. Petit à petit, cette évolution fit sentir la nécessité d'organiser la coopération entre la banque centrale nationale et les autres banques. Dans la plupart des pays cette nécessité a trouvé son expression dans la législation sur les banques.

Votre commission estime que l'intégration économique, puis politique, de l'Europe et plus certainement encore, la réalisation ultérieure éventuelle d'une grande Europe intégrée, fera apparaître la nécessité d'organiser une coopération au niveau fédéral entre les banques centrales des pays de la C.E.E., sous forme d'une banque centrale des banques centrales.

De l'avis de votre commission, il conviendrait d'organiser cette coopération d'une manière telle que les banques centrales des Etats membres déposent une partie de leurs réserves en devises sous la forme d'avoirs auprès de la Banque centrale fédérale. Il s'agit donc bien, diront certains, d'un nouvel organisme créateur de monnaie, qui pourrait bien accentuer les tendances inflationnistes existantes. En réponse à cette remarque, je ferai une fois de plus appel à l'histoire, qui nous montre que les banques centrales nationales sont devenues des centres qui donnaient le ton en matière de discipline monétaire.

Ce sera là, estime votre commission, une des tâches qui incomberont à l'institution commune de coopération des banques centrales nationales. L'existence de cette institution monétaire commune ne devrait en aucun cas donner lieu à l'octroi automatique de crédits, mais plutôt contribuer, par la politique qu'il mènera, à maintenir et à promouvoir la discipline monétaire. Il aurait pour tâche première d'assurer, en collaboration avec les autorités nationales, le contrôle des monnaies des Etats membres dans l'intérêt du bien-être général de la Communauté, et de garantir ainsi dans la plus large mesure possible la stabilité de la valeur de la monnaie.

van Campen

Il ne fait pas de doute, Monsieur le Président, que la proposition de votre commission implique un sacrifice supplémentaire de la souveraineté nationale en faveur d'une évolution dans le sens supranational. Et il est vraisemblable que les places fortes de la souveraineté nationale que sont les banques centrales nationales seront les plus difficiles à emporter. Mais cela ne doit pas nous empêcher de persévérer dans la voie qui a été tracée. En effet, la proposition de votre commission se base sur les idées de coopération fédérale et supranationale qui s'inscrivent dans les traités de Rome et de Paris pour ce qui concerne les échanges économiques et financiers. Votre commission a dégagé les prolongements logiques de ces idées fondamentales et elle l'a fait également pour ce qui touche au domaine monétaire, sans porter atteinte à l'autonomie nationale plus qu'il n'est nécessaire pour réaliser l'objectif de l'intégration économique et politique de l'Europe.

C'est pourquoi votre commission n'a pas été jusqu'à proposer, pour le développement ultérieur dans le domaine monétaire de l'Europe, la création d'une unité monétaire commune aux pays membres, ni son corollaire : le fusionnement des banques centrales nationales en un établissement bancaire central européen. La coopération économique et politique fédérale en Europe n'appelle pas de telles propositions. Cette coopération ne requiert en effet que le degré strictement nécessaire de centralisation et une action aussi décentralisée que possible, quoique coordonnée, et plus tard, commune, des différents organismes chargés de la politique monétaire dans la Communauté

Monsieur le Président, votre commission espère que ses propositions auront contribué à la réalisation rapide d'une coopération fédérale et supranationale en Europe, dans le domaine financier et monétaire également.

Il semble toutefois qu'à certains égards, cette évolution marque le pas. Mais, en fait, l'histoire de l'intégration européenne ne montre-t-elle qu'une hésitation sur certains points finit toujours par être levée par une relance en d'autres points ?

Sous la direction de la Commission de la C.E.E., les experts ont déjà fourni d'importants travaux préparatoires en vue de la coordination des politiques budgétaires et de l'harmonisation des systèmes fiscaux. La commission économique et financière de ce Parlement, dont j'ai eu l'honneur de présenter le rapport, a apporté sa contribution à l'organisation de la coopération fédérale dans le domaine monétaire et l'exécutif, institution politique compétente, pourra s'inspirer de ses travaux.

Dans l'intérêt de l'unité de l'Europe, de la coopération atlantique et dans l'intérêt de la coopération du monde libre, dont un système monétaire international reposant sur des bases solides est l'une des conditions essentielles, nous demandons à la Commission de la C.E.E. de ne pas hésiter à faire tout ce qui est en son

pouvoir en vue d'assurer une coopération fédérale qui s'étende également au domaine financier et monétaire.

Nous attendons avec un extrême intérêt la réponse qui nous sera faite au nom de l'exécutif et les débats sur ces propositions qui auront lieu tout à l'heure.

(Applaudissements)

**M. le Président.** — Je remercie M. van Campen pour son intéressant exposé.

La parole est à M. le vice-président Marjolin.

**M. Marjolin, vice-président de la Commission de la Communauté économique européenne.** — Monsieur le Président, comme à propos du rapport de l'honorable M. Bousch, je me limiterai, en ce qui concerne le rapport de M. van Campen, à quelques réflexions préliminaires, réservant jusqu'au mois de juin la prise de position définitive de la Commission du Marché commun. Cela est d'autant plus nécessaire que les propositions de M. van Campen vont très loin, ce qui n'est pas une critique, bien au contraire.

Je me contenterai donc de donner à l'Assemblée quelques indications sur les efforts et les progrès que nous avons déjà accomplis dans les différentes directions indiquées par M. van Campen.

Je séparerai mes réflexions en deux parties, examinant d'abord l'aspect monétaire intérieur, puis l'aspect monétaire extérieur.

En ce qui concerne l'aspect monétaire intérieur, c'est-à-dire l'information mutuelle et la statistique, je crois pouvoir dire, sans être taxé d'un optimisme excessif, que nous faisons des progrès continus dans cette voie. Dans le domaine des statistiques financières intérieures en particulier, le degré de comparabilité des données dont nous disposons est déjà assez étendu. De plus, les chiffres utilisés pour l'analyse de la situation monétaire intérieure sont maintenant disponibles à échéance relativement brève.

Des difficultés plus grandes, qui n'ont pu être jusqu'à présent surmontées intégralement, subsistent en ce qui concerne les balances de paiements. En collaboration avec les experts nationaux, les services de notre Commission ont élaboré des schémas de rapports portant sur la balance trimestrielle des paiements des différents pays. En outre, les Etats membres ont modifié depuis quelques temps leurs statistiques de balances de paiements annuelles, de manière à faire ressortir séparément les paiements effectués entre les pays de la Communauté : alors qu'auparavant nous n'avions que des chiffres globaux portant sur les relations de chaque pays avec le reste du monde, nous avons maintenant des chiffres séparés portant sur les relations de chaque pays, d'une part, avec les autres pays de la Communauté et d'autre part avec le reste du monde. C'est un premier pas vers une balance de paiements uniforme pour la C.E.E. Mais je ne dissi-

### Marjolin

mulerai pas qu'il existe encore des différences assez considérables dans les définitions et les méthodes de recensement.

J'en arrive maintenant au second point important traité dans le rapport de M. van Campen : les instruments de la politique monétaire. Sur ce point, je voudrais noter que l'ensemble des progrès accomplis, particulièrement en ce qui concerne la coordination de la politique de l'escompte, des taux d'intérêt à court terme, sont encourageants. Mais c'est un point sur lequel je me réserve d'insister davantage au cours du débat du mois de juin.

En revanche, je partage les sentiments du rapporteur, qui rejoignent d'ailleurs ceux du Comité monétaire, en ce qui concerne le caractère, je dirai pour ne pas forcer ma pensée, encore insuffisant de la coopération en matière de taux de change. S'il est vrai que des modifications récentes ont été précédées de longues discussions au sein du Comité monétaire, il est non moins vrai qu'au moment de la décision il n'y a pas eu de consultation à proprement parler.

Je suis heureux d'indiquer à M. van Campen que les travaux du Comité monétaire en matière d'instruments de politique monétaire, menés en collaboration étroite avec nos services, ont abouti à des résultats qui ne sont pas négligeables. Le Comité monétaire vient de terminer une très importante étude et l'a transmise à notre Commission. Il en accepte la publication ou tout au moins la transmission aux organes compétents de l'Assemblée, transmission qui sera donc effectuée prochainement.

En outre, les discussions qui ont eu lieu au sein du Comité monétaire, et qui ont été souvent très approfondies, ont permis de rapprocher les instruments et également les méthodes de la politique monétaire.

A cet égard, je cite textuellement le IV<sup>e</sup> rapport du Comité monétaire :

« Les discussions au sein du Comité permettent à ses membres, en prenant connaissance de l'expérience acquise par les divers pays dans l'utilisation des instruments de la politique monétaire, de perfectionner leur politique monétaire.

« L'adoption, au début de 1962, en Belgique de mesures pour la création d'un système de réserves obligatoires et l'institution, en France, d'un coefficient de trésorerie peuvent, dans cette optique, être considérées comme un progrès à la réalisation duquel les travaux du Comité n'ont pas été étrangers. »

Enfin, en ce qui concerne la généralisation des politiques d'*open market* dans les divers pays membres, le Comité monétaire a abouti à des propositions précises.

J'arrive maintenant au problème du concours mutuel qui a été posé par M. van Campen au nom de la commission économique et financière en des termes très nets.

M. van Campen se demande si les Etats membres n'ont pas intérêt, en prévision d'une crise éventuelle, à prendre dès maintenant la précaution de se mettre d'accord sur l'octroi de concours financiers.

A cette question, et sans entrer aujourd'hui dans le détail, je peux donner, au nom de la Commission du Marché commun, une réponse positive. C'est bien là notre sentiment. Certes, les modalités d'application d'une telle idée sont délicates à déterminer, mais cela ne doit pas nous empêcher de poursuivre nos efforts dans cette direction, étant entendu, comme M. van Campen le soulignait avec force et raison, qu'en aucun cas les crédits qui pourraient être alloués à un pays membre pour l'aider à surmonter des difficultés de balance de paiements ne devraient avoir caractère automatique.

Cette absence d'automatisme doit être maintenue, à notre avis, non seulement dans les relations internes de la Communauté, mais également dans les relations entre la Communauté et les autres ensembles économiques et financiers du monde libre.

Le rapport qui vous est présenté traite de l'aspect monétaire extérieur. M. van Campen estime à juste titre qu'il faut juger la coordination monétaire économique européenne en fonction de son utilité pour le système monétaire international et il ajoute que les pays de la Communauté, par leur position de créanciers, occupent une place centrale dans la politique monétaire internationale, ce qui, bien entendu, donne à notre Communauté et aux pays qui la composent une responsabilité particulière dans l'équilibre monétaire international.

Je partage l'avis de M. van Campen lorsqu'il souligne qu'au cours des dernières années, les six pays de la Communauté ont prouvé qu'ils avaient conscience de leurs responsabilités dans ce domaine et qu'ils essayaient le plus souvent d'agir en conséquence. Je dirais même, allant peut-être un peu au delà de l'expression employée par l'orateur, qu'ils ont agi en conséquence.

En effet, si je considère la balance des paiements de la Communauté au cours des années 1959, 1960 et 1961, ainsi que les perspectives pour 1962, je peux dire que nous nous rapprochons d'un état d'équilibre mondial dans lequel la Communauté jouera le rôle qui doit être le sien.

C'est ainsi qu'en 1961, le maintien d'un surplus appréciable de la balance courante des paiements de la Communauté a été compensé, dans une très large mesure, par des exportations de capitaux publics à long terme de la part des Etats membres ainsi que par une action accrue dans le cadre du Fonds monétaire international pour aider les autres pays du monde libre qui se trouvaient en difficulté.

L'accumulation des réserves officielles dans la Communauté est passée de plus de 3 milliards 300 millions de dollars en 1960, à 1 milliard 200 millions en 1961,

**Marjolin**

ce qui indique que la Communauté se rapproche de l'équilibre monétaire qui doit être caractérisé, en ce qui la concerne, par le maintien d'un excédent appréciable de la balance des paiements courants et par des exportations accrues de capitaux publics, notamment pour aider les pays en voie de développement.

J'en arrive maintenant, mais simplement pour les mentionner, aux points peut-être les plus importants de l'exposé du rapport de M. van Campen, qui concernent la future politique monétaire intérieure de la Communauté.

Dans cette dernière partie de son rapport, M. van Campen fait des suggestions qui vont très loin et qui esquissent déjà la création d'un système fédéral de réserves pour l'Europe. Au paragraphe 50 de son rapport, il invite la Commission du Marché commun à présenter en temps utile des propositions en vue de la création de cette organisation monétaire commune.

Je prends bonne note de l'invitation que nous adresse M. van Campen et voudrais l'assurer que j'essaierai, comme par le passé, de ne désappointer ni lui-même, ni la commission économique et financière, ni l'Assemblée.

M. van Campen a d'ailleurs, avec beaucoup de pertinence, posé le problème de savoir s'il était possible d'aller très loin dans la voie de l'organisation monétaire tant que les progrès importants ne sont pas accomplis dans la voie de l'organisation politique. Il insiste très clairement, au paragraphe 52, sur le fait que tous ces projets, qu'il qualifie lui-même d'ambitieux, « ne doivent pas faire oublier qu'on est encore loin d'une véritable union monétaire. Il faut, au préalable, non seulement réaliser la Communauté économique européenne, mais aussi instaurer une politique financière uniforme qui, avec une politique monétaire commune, serait l'expression de l'unité politique des États de la Communauté ».

Mais, comme il le montre clairement dans son rapport, des progrès sont cependant possibles vers cette union monétaire européenne.

Je voudrais ici formuler une considération supplémentaire. Il est vrai que la politique monétaire touche de très près à la souveraineté des États et qu'il est, par conséquent, difficile d'aller assez loin dans la voie

de l'unification monétaire sans toucher d'une façon ou d'une autre à la souveraineté politique. Cela pourrait être pour nous une incitation à la prudence. Mais je ne crois pas qu'il doive nécessairement en être ainsi. En effet, si la politique monétaire touche de très près à la souveraineté des États, il en va certainement de même pour la politique agricole. On aurait pu dire qu'il était impossible d'avoir une politique agricole commune sans un Etat commun avec autant de raison qu'aujourd'hui on pourrait prétendre qu'il est impossible d'aboutir à une politique monétaire commune sans avoir créé cet Etat commun.

En fait, nous réalisons l'Etat commun par une multiplicité de voies et nous nous devons, non seulement à nous-mêmes, mais aussi à l'opinion européenne qui nous soutient, de n'énoncer aucun préalable, mais de progresser dans toutes les directions, qu'il s'agisse de la monnaie ou de l'énergie, comme nous avons progressé dans la réalisation de la politique agricole commune. En effet, l'unité politique ne résultera peut-être pas d'une décision de faire l'unité politique, mais de l'ensemble des progrès que nous aurons accomplis dans tous les domaines. C'est dans cet esprit que notre Commission s'engage à étudier les suggestions formulées dans le rapport de M. van Campen.

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** — Je remercie M. le vice-président Marjolin des premières observations qu'il a bien voulu faire sur le rapport de M. van Campen.

Je rappelle au Parlement que ce rapport sera discuté au cours de la session de juin.

#### 6. *Ordre du jour de la prochaine séance*

**M. le Président.** — Prochaine séance demain vendredi à 10 heures avec l'ordre du jour suivant :

- discussion du rapport de M. Troclet sur l'adoption d'une liste des maladies professionnelles ;
- discussion du rapport de M. Mariotte sur la médecine du travail dans les entreprises.

La séance est levée.

*(La séance est levée à 12 h 55.)*





# SÉANCE DU VENDREDI 11 MAI 1962

## Sommaire

1. Adoption du procès-verbal . . . . .	99
2. Mission d'étude et d'information en Grèce . . . . .	99
3. Liste européenne des maladies professionnelles. - Discussion d'un rapport de M. Troclet, fait au nom de la commission de la protection sanitaire :	
M. Troclet, rapporteur . . . . .	99
M. Krier, au nom du groupe socialiste ; Storch, président de la commission ; Levi Sandri, membre de la Commission de la Communauté économique européenne . . . . .	101
Adoption d'une proposition de résolution . . . . .	103
Texte de la résolution adoptée . . . . .	103
4. Médecine du travail dans les entreprises. Discussion d'un rapport de M. Mariotte, fait au nom de la commission de la protection sanitaire :	
M. Mariotte, rapporteur . . . . .	104
MM. Troclet, au nom du groupe socialiste ; Storch, président de la commission ; Santero, Friedensburg, Storch, Friedensburg, Levi Sandri, membre de la Commission de la Communauté économique européenne . . . . .	105
Adoption d'une proposition de résolution . . . . .	111
Texte de la résolution adoptée . . . . .	111
5. Calendrier des prochains travaux . . . . .	113
6. Adoption du procès-verbal . . . . .	113
7. Interruption de la session . . . . .	113

## PRÉSIDENCE DE M. VANRULLEN

*Vice-président*

(La séance est ouverte à 10 h 10.)

**M. le Président.** — La séance est ouverte.

## 1. Adoption du procès-verbal

**M. le Président.** — Le procès-verbal de la séance d'hier a été distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

*Le procès-verbal est adopté.*

## 2. Mission d'étude et d'information en Grèce

**M. le Président.** — Le bureau propose de modifier comme suit la composition de la délégation chargée de se rendre en Grèce pour une mission d'étude et d'information :

— M. Vanrullen remplace Mme Strobel ;

— M. Schuijt remplace M. Rubinacci.

Il n'y a pas d'opposition ?...

*Il en est ainsi décidé.*

## 3. Liste européenne des maladies professionnelles

**M. le Président.** — L'ordre du jour appelle la discussion du rapport de M. Troclet, fait au nom de la commission de la protection sanitaire, portant avis du Parlement européen sur le projet de recommandation de la Commission de la Communauté économique européenne aux gouvernements des Etats membres (doc. 126, 1961-1962) concernant l'adoption d'une liste européenne des maladies professionnelles (doc. 20).

La parole est à M. Troclet.

**M. Troclet, rapporteur.** — Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, la commission de la protection sanitaire et accessoirement la commission sociale ont eu l'occasion d'examiner le projet de recommandation élaboré par la Commission exécutive au sujet de la liste européenne des maladies professionnelles.

Le problème est à ce point important que les auteurs du traité ont expressément mentionné, à l'article 118 du traité de Rome, la nécessité d'instituer un régime harmonisé en matière de réparation des dommages résultant des maladies professionnelles. On peut d'ailleurs également invoquer non sans raison l'article 117 qui est d'ordre général.

La Commission exécutive a procédé aux travaux préalables nécessaires et a soumis un projet de recommandation aux Etats membres. Le problème des mala-

**Troclet**

dies professionnelles dans le régime social communautaire est très important. En effet, si un accident du travail est un événement soudain, ayant une cause subite, que l'on peut situer avec précision à l'endroit même où le travail s'effectue, il n'en est pas de même d'une maladie professionnelle qui résulte d'une exposition prolongée à un risque.

Dès lors, il est impossible de déterminer avec précision le moment exact où survient la cause de la maladie professionnelle. L'intoxication est un événement prolongé. Elle se produit lorsqu'un travailleur est amené à respirer pendant longtemps des vapeurs de métal dangereux, par exemple plomb, zinc ou autre. Or, dans le régime communautaire et avec une libre circulation des travailleurs qui doit s'accroître sans cesse, il est évident que le problème des maladies professionnelles se présente de façon différente du problème des accidents du travail.

Imaginons un travailleur allemand ayant été pendant dix ans exposé à respirer des émanations de plomb, qui émigre aux Pays-Bas, où, après avoir travaillé pendant trois mois, il devient malade. Il n'est vraiment pas possible de prétendre que ce sont les trois mois de travail aux Pays-Bas plutôt que les dix années de travail en Allemagne qui sont la cause de la maladie professionnelle. Autre exemple : un ouvrier italien, après avoir travaillé de nombreuses années en Italie, exposé à un risque déterminé, émigre en France où il devient malade, atteint d'une maladie professionnelle.

L'exposition prolongée à un risque pose donc un problème particulier dans le régime social communautaire. C'est pourquoi il présente une importance toujours plus grande à mesure que la libre circulation des travailleurs entre nos six pays sera plus aisée et plus large.

Par ailleurs, il est apparu que les mêmes risques ne sont pas juridiquement reconnus dans les six pays, de telle sorte qu'un travailleur émigrant pourrait quitter un pays où la maladie à laquelle il est exposé est reconnue et aller travailler dans un autre pays où elle ne l'est pas. Ce sont des problèmes de ce genre que déjà l'on rencontre en appliquant les règlements n<sup>os</sup> 3 et 4 de sécurité sociale qui ont soulevé de nombreuses difficultés.

C'est pourquoi il était nécessaire, voire urgent, d'entrer dans la voie de la réglementation en matière de réparation des dommages résultant des maladies professionnelles. C'est ce qu'a fait la Commission exécutive.

Notre commission sociale et notre commission de la protection sanitaire ont examiné la façon dont la Commission exécutive envisageait ce problème complexe des maladies professionnelles. Il a été constaté que la Commission exécutive, dans le projet de recommandation, abordait ce problème par un premier côté, celui de la détermination, dans une liste européenne, des agents nocifs.

La Commission exécutive ne propose pas, pour l'instant du moins, d'élaborer la liste des industries, encore moins celle des professions exposées, et pas davantage les conditions d'ouverture des droits ni les taux et méthodes d'indemnisation.

Vos deux commissions ont été attentives à ce point. Elles s'étaient demandé s'il fallait envisager une recommandation plus large englobant un plus grand nombre de problèmes. Elles ont été unanimes pour estimer qu'il valait mieux s'en tenir à la formule de la Commission exécutive qui peut représenter un choix d'ordre tactique. En effet, si l'on avait voulu régler beaucoup plus de problèmes par cette première recommandation, on se serait certainement heurté à une opposition d'un grand nombre de pays et d'administrations, en raison du bouleversement assez grave qui aurait pu en résulter dans le mécanisme de la réparation. C'est pourquoi vos deux commissions parlementaires ont estimé que la Commission exécutive avait eu raison de se limiter, comme elle l'a fait, à l'établissement d'une liste nominative d'agents nocifs.

Si vos deux commissions se sont ralliées à cette attitude tactique, c'est parce que la Commission exécutive elle-même, dans l'exposé des motifs, a expressément déclaré qu'il s'agissait d'un premier pas. Elle a d'ailleurs indiqué la voie dans laquelle elle comptait s'engager ultérieurement afin de poursuivre l'amélioration du régime communautaire en matière de maladies professionnelles.

Vos deux commissions, et spécialement celle primordialement compétente, la commission de la protection sanitaire, ont estimé qu'il fallait prendre acte de cette déclaration de la Commission exécutive. Si elles se rallient à la formule tactique de l'établissement d'une seule liste des agents nocifs sans aborder les autres problèmes, il est toutefois bien entendu que ces autres problèmes devront être examinés ultérieurement. Je crois d'ailleurs qu'il ne serait pas sans intérêt que le représentant de la Commission exécutive confirmât cette volonté devant le Parlement. C'est, en effet, la déclaration figurant dans l'exposé des motifs qui a justifié l'adhésion de vos deux commissions parlementaires quant à cette attitude tactique, étant bien compris qu'elles ne renoncent pas à faire un effort dans les autres sens.

La recommandation proposée consiste donc essentiellement à établir une première liste européenne d'agents nocifs et une deuxième liste que j'appellerai d'attente, c'est-à-dire une liste qui n'est pas encore suffisamment européenne pour être incluse à la première série des agents nocifs, mais qui inciterait les autres Etats à étendre la reconnaissance des maladies professionnelles à celles énumérées dans cette liste annexe.

Il est également prévu qu'une série d'autres maladies qui sont médicalement considérées par d'aucuns comme professionnelles, mais qui ne le sont pas encore sur le plan juridique, feraient l'objet d'une étude

**Trochet**

méthodique poursuivie à la fois par les six gouvernements et par la Commission exécutive. La recommandation prévoit, pour ces différentes missions, une tâche de centralisation des informations sur les maladies professionnelles qui permettra d'en mieux connaître l'étiologie, l'évolution, la gravité et la fréquence et ainsi, d'élargir progressivement la liste des maladies professionnelles.

Il est indiqué également, dans la recommandation, qu'un effort d'uniformisation des statistiques sera entrepris, ce qui apparaît comme absolument indispensable. Chacun sait, en effet, que l'une des grosses difficultés en beaucoup de matières est précisément la différence des unités statistiques et l'impossibilité d'établir des comparaisons fructueuses. L'on ne peut donc qu'approuver la commission d'avoir songé à inscrire dans la recommandation les indications nécessaires à la poursuite d'une unification des statistiques.

La recommandation propose encore — ce qui, dans un sens, paraît fort intéressant et original —, que les Etats accordent, pour des maladies qui ne sont pas encore reconnues comme professionnelles, une indemnisation comparable à celle résultant de la législation sur les maladies professionnelles, de telle sorte que le travailleur qui serait exposé à un risque et en subirait les conséquences puisse, même si, pour des raisons diverses, la maladie dont il souffre n'est pas encore portée sur la liste, bénéficier des indemnisations.

C'est là une idée originale et extrêmement intéressante, parce qu'elle constituerait un progrès en la matière.

Par conséquent, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, les deux commissions saisies ont été unanimes à accepter le texte de la recommandation.

Il est cependant un petit problème qui reste en discussion : celui de l'acridine. J'ai eu l'occasion de m'en entretenir, au nom de la commission, avec M. le commissaire Levi Sandri. La question a été soulevée au Comité économique et social qui avait lui aussi examiné le projet de recommandation et a également émis un avis unanimement favorable. Au Comité économique et social, il a été proposé et admis unanimement que l'acridine soit reprise dans la liste des agents nocifs. La commission de la protection sanitaire n'étant pas en état de statuer, il a été convenu que si M. le Commissaire estimait qu'on pouvait compléter la liste par l'adjonction de l'acridine, la commission parlementaire n'y ferait pas obstacle, au contraire, mais que si une objection était formulée — et je crois que c'est le cas — on s'en tiendrait à la liste proposée par la Commission exécutive. Nous nous référerons donc sur ce point à l'opinion de M. le Commissaire qui prendra, auprès de ses services, les renseignements indispensables.

En conclusion, Monsieur le Président, les deux commissions parlementaires saisies de ce problème enregistrent avec satisfaction que la Commission exécutive

est entrée dans la voie de l'application de l'article 118 du traité en ce qui concerne le problème des maladies professionnelles. Il s'agit, en l'occurrence, d'un premier pas qui sera suivi d'autres ainsi qu'il a été annoncé et comme je viens de le rappeler.

Vos commissions insistent néanmoins, après le Comité économique et social, pour que le problème de la présentation des maladies professionnelles soit examiné avec la plus grande attention par la Commission exécutive et les services. Lorsqu'un travailleur est atteint d'une maladie professionnelle c'est, certes, un devoir social de l'indemniser pour le dommage qu'il a subi, mais il nous paraît à tous, certainement sans exception, que le premier devoir est d'empêcher le développement des maladies professionnelles grâce à des mesures de prévention.

Il convient donc d'attirer l'attention de la Commission exécutive sur le fait qu'elle ne doit pas perdre de vue qu'avant le problème de l'indemnisation se pose celui de la prévention, c'est-à-dire de la sauvegarde de l'intégrité physique des travailleurs.

Tel est, Monsieur le Président, le point de vue des deux commissions parlementaires sur ce projet de recommandation.

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** — La parole est à M. Krier au nom du groupe socialiste.

**M. Krier.** — Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, il n'est nullement dans mes intentions de commenter ou d'analyser l'excellent rapport que nous venons d'entendre sur le projet de recommandation de la Commission de la Communauté économique européenne aux gouvernements des Etats membres concernant l'adoption d'une liste européenne des maladies professionnelles.

Avant tout, au nom de la fraction socialiste et en mon nom personnel, je veux remercier le rapporteur, notre ami l'honorable M. Trochet, de la préparation de l'excellent document que nous discutons en ce moment, ainsi que de la clarté et de l'objectivité de son rapport oral si magistralement exposé.

Le problème, le véritable problème tel qu'il vient d'être présenté par le rapporteur est celui des conséquences de la reconnaissance d'une maladie comme maladie professionnelle, tant en ce qui concerne la prévention que la réparation. Ce problème rend nécessaire de fixer, d'une part, des niveaux de réparation harmonisés à l'échelle des six pays et, d'autre part, d'aller au devant des risques en examinant les possibilités de la prévention qui peut diminuer considérablement, sinon faire disparaître, les risques ou même certains cas de maladie professionnelle.

Le rapporteur a bien raison de se référer aux règlements n<sup>os</sup> 3 et 4 concernant la sécurité sociale pour

**Krier**

souligner l'urgence et l'importance de l'établissement d'une liste européenne des maladies professionnelles.

Le système envisagé par la Commission exécutive de la C.E.E. et si chaleureusement salué par le rapporteur, comprend trois listes citées dans le rapport, soit :

- a) Une liste européenne minimum,
- b) Une liste annexe,
- c) Une liste informulée des maladies qui pourraient être reconnues comme professionnelles.

Ce système peut présenter un caractère dynamique dans le sens d'une adaptation constante des législations de nos pays aux progrès techniques et scientifiques entraînant une protection toujours plus efficace au profit des travailleurs.

Avec l'adoption de la liste européenne des maladies professionnelles par les Etats membres, la réparation sera étroitement liée à la prévention. C'est précisément dans la mesure où la législation prévoit la réparation des maladies professionnelles que l'on sera incité — l'Etat et les employeurs — à améliorer les méthodes et les systèmes de prévention.

Je me rallie donc aux idées du rapporteur et je suis tout à fait d'accord avec lui pour encourager la Commission exécutive de la Communauté économique européenne à poursuivre son action en vue d'une harmonisation de la législation des Etats membres en matière de maladies professionnelles.

**M. le Président.** — La parole est à M. Storch

**M. Storch**, *président de la commission de la protection sanitaire.* — (A) Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, je n'ai rien d'essentiel à ajouter à l'excellent rapport de notre collègue, M. Trochet, et aux observations de M. Krier.

Il s'agit pour nous de parvenir aussi rapidement que possible à une réglementation pour la Communauté des Six. Le marché communautaire du travail est en pleine évolution. Il n'est pas possible de priver un travailleur revenu dans sa patrie après avoir contracté une maladie professionnelle dans l'un quelconque des pays de cette Communauté, des indemnités auxquelles il a droit. Le travailleur ne doit pas faire les frais des litiges relatifs à ces indemnités, comme cela s'est produit par le passé. Lorsqu'il a été constaté que le travailleur est atteint d'une maladie professionnelle, il doit percevoir les prestations qui lui sont dues, quel que soit le lieu où il établit son domicile.

Nous nous félicitons tous de la recommandation présentée par l'exécutif de la C.E.E. Il est indispensable qu'elle trouve le plus rapidement possible un écho dans les législations des six pays.

Il faut bien se rendre compte qu'au cours des trente dernières années, une évolution heureuse, bien que différente selon les pays, s'est accomplie dans le

domaine de la reconnaissance des maladies professionnelles. Auparavant en Allemagne, n'ouvraient droit à indemnisation que la silicose au troisième degré — c'est-à-dire à un stade où l'intéressé n'avait plus guère que six mois à vivre — et la silicose au deuxième degré, à condition qu'elle s'accompagnât de tuberculose. Cette situation s'est considérablement améliorée. Nous nous en réjouissons. Il est cependant nécessaire d'arrêter une réglementation uniforme pour la Communauté. Si nous ne parvenons pas à instaurer dans ce secteur une législation sociale uniforme, nous nous heurterons aux plus graves difficultés.

En Allemagne, les conseils de prud'hommes compétents en matière sociale ont déjà été saisis de plaintes de travailleurs étrangers — qui seront à l'avenir des travailleurs européens — pour préjudices résultant de maladies professionnelles. J'ai demandé un jour au président de la Cour suprême comment il tranchera cette question si ces travailleurs rentrent dans leur pays, où ces maladies ne sont pas reconnues comme maladies professionnelles. Il m'a répondu : « Il s'agit de droits acquis par le versement de cotisations à l'assurance accident et ces gens ont de fortes chances de recevoir leur dû ».

Vous voyez que, dans ce domaine, nous assistons à certains changements. Si nous voulons construire l'Europe unie, nous devons avant tout protéger la catégorie la plus faible de la Communauté des Six, les travailleurs migrants ; chacun d'eux pourra dire : la Communauté m'a rendu service, elle a assuré mon avenir, je me rallie donc à elle.

J'estime que l'Assemblée devrait approuver le rapport à l'unanimité, comme l'ont fait les commissions compétentes.

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** — La parole est à M. Levi Sandri.

**M. Levi Sandri**, *membre de la Commission de la Communauté économique européenne.* — (I) Monsieur le Président. Mesdames, Messieurs, l'exécutif est très reconnaissant à M. Trochet de l'excellent rapport qu'il a présenté et de l'exposé qu'il a fait aujourd'hui ; il tient à remercier également la commission de la protection sanitaire et la commission sociale de l'intérêt qu'elles ont bien voulu témoigner pour ce projet de recommandation présenté par l'exécutif, projet dont M. Krier et M. Storch ont très opportunément souligné l'importance dans leurs interventions.

Dans son rapport et dans son exposé, M. Trochet a posé fort justement le problème dans le cadre de l'action que l'exécutif doit poursuivre, conformément aux articles 117 et 118 du traité, pour favoriser l'harmonisation des régimes sociaux. Telle a été en effet la première tâche entreprise par la Commission dans ce domaine, où elle pourra encore intensifier son action

**Levi Sandri**

au cours de la deuxième étape du marché commun. J'ajouterai que désormais elle agira en collaborant toujours plus étroitement avec la Commission de la Communauté européenne de l'énergie atomique et avec la Haute Autorité de la C.E.C.A. en ce qui concerne l'établissement de cette liste unique de maladies professionnelles et la poursuite des travaux qu'elle a entrepris conformément aux articles 117 et 118 du traité.

M. Troclet a mis l'accent sur les aspects particuliers que présente le problème des maladies professionnelles ; ces aspects tiennent aux causes qui agissent sur l'organisme du travailleur et ils ont certaines conséquences à une époque où les mouvements de travailleurs sont très intenses dans nos pays et le seront toujours plus.

Il est donc indispensable d'assurer l'harmonisation pour fixer cette liste unique, harmonisation qui permettra de surmonter les divergences de nos législations.

Dans l'esprit de la Commission, cette liste ne servira pas seulement à la réparation des dommages dérivant des maladies professionnelles mais aussi et surtout à la prévention des lésions mêmes parce qu'en ce domaine comme dans tous les autres, il vaut toujours mieux prévenir que guérir.

En ce qui concerne les précisions données par M. Troclet, j'ai été très heureux de constater l'accord de la commission de la protection sanitaire et de la commission sociale sur la tactique suivie par l'exécutif pour présenter cette liste unique des maladies professionnelles et pour approfondir le problème de l'harmonisation. Je puis vous assurer que l'exécutif entend continuer dans cette voie pour tous les autres aspects du problème, tant en ce qui concerne la prévention que la réparation des dommages résultant de maladies professionnelles. Il est déjà prévu que cette activité se poursuivra dans le cadre de la conférence européenne de la sécurité sociale, qui se tiendra à Bruxelles au mois de décembre prochain.

Un groupe de travail spécial a déjà été constitué et il aura précisément pour tâche d'étudier le problème de l'harmonisation des prestations en matière de maladies professionnelles et d'accidents du travail.

Un autre rapport sur l'extension du domaine de la sécurité sociale pourra permettre d'examiner les pro-

blèmes liés à l'élargissement du champ d'application de l'assurance contre les maladies professionnelles.

Ce n'est là qu'un premier pas et nous sommes fermement décidés à entreprendre tous les autres travaux en vue de parvenir à une harmonisation dans tous les autres secteurs intéressant précisément l'assurance contre les maladies professionnelles et la prévention de ces maladies.

Me référant à certaines remarques de M. Storch, je ferai enfin observer qu'il est nécessaire que cette recommandation et les suggestions qu'elle contient soient suivies de modifications appropriées dans les diverses législations nationales. C'est là un problème général qui se pose pour toutes les décisions auxquelles nous parviendrons en matière d'harmonisation.

Nous ne pouvons que formuler des suggestions, tout au plus exprimer des avis en la matière. Il appartiendra ensuite aux Etats de les suivre en apportant les modifications qui pourront apparaître nécessaires aux législations nationales. Mais c'est précisément pour cette raison, pour donner plus de force à nos suggestions, que nous avons adopté la forme juridique de la recommandation et non celle du simple avis. Bien que la recommandation, comme l'avis, ne soit pas exécutoire, nous pensons cependant qu'elle aura sans aucun doute plus d'influence sur le plan psychologique et politique. Nous avons donc adopté cette forme parce que nous nous sommes rendu compte qu'il était indispensable de favoriser autant que possible l'adoption de mesures appropriées dans les différentes législations.

Je tiens à remercier encore le rapporteur, les commissions et leurs présidents de l'intérêt qu'ils ont témoigné pour cette proposition de l'exécutif et de l'accueil favorable qu'ils lui ont réservé.

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** — Personne ne demande plus la parole ?

Nous arrivons au vote sur la proposition de résolution présentée par la commission.

La proposition de résolution est adoptée.

Le texte de la résolution adoptée est le suivant :

**Résolution**

**portant avis du Parlement européen sur le projet de recommandation de la Commission de la C.E.E. aux gouvernements des États membres concernant l'adoption d'une liste européenne des maladies professionnelles**

« *Le Parlement européen,*

— ayant pris connaissance du rapport qui lui a été soumis par la commission de la protection sanitaire après avoir recueilli l'avis en la matière de la commission sociale (doc. 20) :

**Président**

1. Prend acte de la déclaration de la Commission de la C.E.E. qui ne voit dans l'actuel projet de recommandation qu'un premier pas vers une harmonisation de la législation des Etats membres en matière de maladies professionnelles ;
2. Prend acte avec satisfaction de la volonté de la Commission de la C.E.E. de poursuivre son action vers cet objectif ;
3. Attire l'attention de la Commission de la C.E.E. sur les considérations présentées à ce sujet dans le rapport précité de sa commission de la protection sanitaire ;
4. Sous réserve de ces considérations, émet un avis favorable à l'égard du projet de recommandation de la Commission de la C.E.E. aux gouvernements des Etats membres concernant l'adoption d'une liste européenne des maladies professionnelles (doc. 126, 1961-1962) ;
5. Charge son président de transmettre à la Commission de la C.E.E. le présent avis ainsi que le rapport en la matière de sa commission de la protection sanitaire (doc. 20). »

**4. Médecine du travail dans les entreprises**

**M. le Président.** — L'ordre du jour appelle la discussion du rapport de M. Mariotte, fait au nom de la commission de la protection sanitaire, portant avis du Parlement européen sur le projet de recommandation de la Commission de la Communauté économique européenne aux gouvernements des Etats membres (doc. 125, 1961-1962) relative à la médecine du travail dans les entreprises (doc. 16).

La parole est à M. Mariotte.

**M. Mariotte, rapporteur.** — Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, la commission de la protection sanitaire a bien voulu me confier le rapport sur le projet de recommandation de la Commission de la Communauté économique européenne aux gouvernements des Etats membres, relative à la médecine du travail dans les entreprises.

J'ai examiné la situation de la médecine du travail dans les six pays de la Communauté. Les recherches que j'ai effectuées m'ont permis de constater des divergences en ce qui concerne l'organisation même de la médecine du travail et la réglementation juridique de celle-ci.

Dans tous les Etats membres, il existe des services de médecine du travail, mais ils sont malheureusement insuffisants. Toutefois, il semble que les Etats membres soient mieux équipés dans ce domaine que beaucoup d'autres pays. De toute façon, nous devons nous efforcer d'atteindre le niveau de développement des pays les plus avancés à cet égard.

Dans la vie moderne, le progrès de la technique pose toujours des problèmes très graves pour la sécurité des travailleurs. C'est pour cette raison qu'il faudrait réglementer la médecine du travail d'une façon précise. Une amélioration dans ce domaine pourrait aussi influencer favorablement la productivité.

Dans certains pays de la Communauté, il n'existe pas d'enseignement obligatoire de la médecine du travail et cela pose des problèmes préalables qu'il importe de résoudre. Il faut parvenir à une harmonisation de la médecine du travail dans les divers Etats membres. Pour atteindre ce but, une discipline législative devrait être appliquée en la matière, afin d'aboutir à la création de nombreux services de médecine du travail, ce qui représente toujours le but concret à atteindre. Mais, pour y parvenir, il faudrait songer à créer des chaires dans les universités de chaque pays membre. C'est là le problème de fond à résoudre.

Afin que la formation des futurs médecins ne soit pas trop théorique, il serait souhaitable que les Etats membres envisagent de fonder, particulièrement là où elles n'existent pas encore, des institutions de recherches pratiques qui devraient permettre aux médecins de mieux comprendre les problèmes concrets posés par la médecine du travail.

L'autre objet des instituts de médecine du travail serait de s'intéresser, sur le plan régional, aux problèmes des entreprises qui solliciteraient leur aide. De plus, la médecine du travail devrait, non seulement donner une formation aux médecins, mais encore leur assurer une indépendance professionnelle. En effet, on ne peut douter que l'indépendance propre à toute activité professionnelle soit encore plus importante dans le secteur de la médecine du travail que dans tout autre secteur.

Le médecin du travail doit être indépendant, tant à l'égard de l'employeur qu'à l'égard du salarié, pour tout ce qui touche à sa compétence professionnelle médicale. Il est à remarquer que sa qualité de salarié implique certains liens à l'égard de l'entreprise ou du service inter-entreprise qui l'emploie. Le contrôle de l'organisation et du fonctionnement des services de la médecine du travail et de l'activité professionnelle des médecins doit être assuré par l'inspection médicale du travail, mais ce contrôle doit être exclusif de toute intervention active et doit tendre uniquement à s'as-

**Mariotte**

surer que l'organisation et le fonctionnement des services, de même que l'activité des médecins, sont conformes à la réglementation.

Une politique communautaire dans ce domaine devrait, à notre avis, s'inspirer de ces critères. Nous constatons avec satisfaction que l'exécutif de la C.E.E. a suivi cette voie. Il a posé le problème d'une façon très claire et nous nous félicitons qu'il ait suivi, à cet égard, les suggestions formulées depuis longtemps par le Parlement européen en ce qui concerne la médecine du travail.

En effet, l'exécutif de la C.E.E. a traité cette matière en s'inspirant des recherches faites par le Bureau international du travail. Ces recherches ont permis d'aboutir à des résultats très complets. On a pu ainsi déterminer de façon précise ce qu'est la médecine du travail. La Commission de la C.E.E. a pris comme base la définition de la médecine du travail donnée par l'Organisation internationale du travail et elle en a tiré toutes les implications qui s'imposent.

Le médecin du travail a moins un rôle d'arbitre au sens juridique du terme qu'un rôle de conseil auprès du chef d'entreprise. Ainsi, dans la législation française, le médecin du travail n'a pas le pouvoir de décision en matière d'embauchage : il donne seulement son avis sur l'aptitude du travailleur à l'emploi envisagé. Quant à l'inspecteur médical du travail, il n'intervient en aucune façon dans l'embauchage.

Il ne paraît pas souhaitable de fixer un maximum rigide du nombre de salariés confiés à chaque médecin, alors que, pour une même activité et une même durée de travail du médecin, l'effectif peut varier du simple au double suivant la nature de l'activité, le degré de concentration ou de dispersion des entreprises et surtout l'organisation des services, secrétariat, auxiliaires médicaux, etc. Le chiffre de 2.500 salariés peut, sans inconvénient, dans certains cas, être augmenté dans le cadre de services bien organisés.

D'autres remarques s'imposent en ce qui concerne certains secteurs particuliers, comme l'agriculture, les entreprises commerciales, les établissements hospitaliers, qui ne sont pas pris en considération dans le projet de recommandation présenté par l'exécutif de la C.E.E.

Il convient d'observer qu'en France tout au moins, la médecine du travail est déjà appliquée de façon générale dans les entreprises commerciales, ainsi que dans la plupart des services publics. Il ne s'agit donc pas de secteurs absolument nouveaux pour le service de médecine du travail. Il faut reconnaître toutefois qu'il s'agit là de secteurs spécifiques où des progrès seront possibles dès que certaines réglementations générales de base seront arrêtées et consolidées dans tous les pays de la Communauté.

Une autre remarque doit être faite au sujet de l'enseignement aux étudiants en médecine. Nous esti-

mons qu'il faut accentuer le caractère communautaire des études dans ce domaine, c'est-à-dire que chaque médecin devrait connaître non seulement l'organisation de la médecine du travail dans son propre pays, mais encore les lignes générales de celle des autres pays membres.

Abstraction faite des remarques qui précèdent, il en est d'autres de moindre importance sur lesquelles nous ne nous étendrons pas. Nous approuvons la manière dont l'exécutif de la C.E.E., tout en s'inspirant des travaux du Comité mixte de l'Organisation internationale du travail et de l'Organisation mondiale de la santé, a tracé le cadre du problème des études de médecine du travail. Nous félicitons l'exécutif de la C.E.E. de l'initiative qu'il a prise précédemment, avant que l'on élabore dans les divers pays de la Communauté des réglementations nouvelles pour l'organisation des services de médecine du travail.

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, encore une fois, je dois attirer votre attention sur l'importance des problèmes traités par l'exécutif de la C.E.E., en vous rappelant la nécessité de l'harmonisation des législations dans cette matière, afin d'atteindre le but final d'une discipline commune, la nécessité de l'enseignement de la médecine du travail dans chacune des universités des pays membres, l'octroi des garanties professionnelles aux médecins du travail dans l'accomplissement de leurs fonctions, enfin l'organisation concrète des services de médecine du travail dans les entreprises.

Pour terminer, je voudrais une fois encore souligner le caractère communautaire donné par l'exécutif de la C.E.E. à sa recommandation. Nous félicitons l'exécutif de la C.E.E. d'avoir consulté à ce sujet les exécutifs de la C.E.C.A. et de l'Euratom et nous exprimons le vœu que cette collaboration se poursuive dans l'avenir, dans ce domaine comme dans tous les autres.

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** — La parole est à M. Troclet au nom du groupe socialiste.

**M. Troclet.** — Monsieur le Président, mes chers collègues, j'ai l'honneur d'être chargé d'apporter l'adhésion du groupe socialiste à la résolution tendant à approuver la recommandation qui nous est soumise par la Commission exécutive de la Communauté économique européenne.

Je voudrais féliciter tout d'abord le rapporteur, notre collègue M. Mariotte. Je suis encore fort jeune en cette Assemblée, mais qu'il me soit permis de dire à M. Mariotte, qui l'est plus encore que moi, combien nous sommes heureux de le trouver parmi nous. Il peut apporter ici son expérience de médecin qui s'est toujours intéressé aux problèmes de la médecine du travail.

**Troclet**

Je le félicite du rapport brillant et complet qu'il nous a présenté sur ce problème et qui est absolument démonstratif. Mais je m'en voudrais de ne pas me joindre à M. Mariotte pour féliciter la Commission exécutive de l'initiative qu'elle a prise car, dans ce domaine, les impératifs du traité sont, je ne dirai pas discutables, mais moins formels, moins précis, moins exprès qu'à l'égard du problème des maladies professionnelles.

Il est extrêmement heureux que la Commission exécutive ait pris l'initiative de se préoccuper du problème de la médecine du travail. Le rapport de M. Mariotte a démontré que la médecine du travail était une discipline nouvelle disposant d'un nombre encore insuffisant de collaborateurs et que l'enseignement universitaire était loin de nous donner satisfaction puisque trois chaires seulement existent dans nos six pays pour cette spécialité.

Cependant, il s'agit là d'un problème capital, du problème humain du travailleur sur les lieux du travail et il est de notre devoir à tous, dans le cadre du progrès social qui caractérise notre époque, de développer la médecine du travail. Comme on l'a dit assez souvent, il faut plutôt adapter le travail à l'homme que l'homme à la machine.

Nous sommes également très satisfaits que la recommandation élaborée par la Commission exécutive s'inspire très largement de la recommandation n° 112 de l'Organisation internationale du travail, recommandation que l'on peut qualifier de récente puisqu'elle date de 1959. Ses prescriptions n'ont pas encore été dépassées par l'évolution de la médecine du travail et il est heureux que les six pays de la Communauté s'engagent dans une voie déjà tracée par une organisation internationale. Il serait en effet désagréable et sans doute peu productif qu'une recommandation aux pays ne s'inscrive pas dans la ligne de la recommandation générale du B.I.T. C'est pourquoi il est particulièrement satisfaisant que les indications prescrites dans la recommandation qui nous est aujourd'hui soumise s'inscrivent dans cette ligne.

La recommandation n° 112 du B.I.T. comportait ce que l'on appelle des normes minima et des normes supérieures. Après M. Mariotte, nous nous réjouissons que la Commission exécutive ait choisi les normes supérieures, ce qui s'imposait dans les six pays évolués de l'Europe occidentale dont l'industrie est déjà très développée et où les problèmes sociaux ont reçu beaucoup de solutions satisfaisantes.

Nous prenons acte aussi, comme le souligne le rapporteur dans son rapport, de l'importance d'une obligation légale quant à la création d'une médecine du travail. Bien sûr, on doit encourager les accords paritaires rendus obligatoires dans la plupart de nos pays, mais c'est là où existe l'obligation légale d'organiser la médecine du travail que les résultats sont les plus satisfaisants. Je suis gré à M. Mariotte d'avoir souligné ce point sur lequel il convient d'attirer l'attention des

gouvernements des six pays membres de la Communauté.

Le projet de recommandation porte essentiellement sur trois points : le développement de l'enseignement universitaire pour la préparation des médecins du travail, la création de centres régionaux de médecine et d'hygiène du travail, les garanties d'indépendance.

Nous ne pouvons qu'approuver une telle préoccupation puisqu'il a été démontré — le rapporteur vient de le rappeler dans son excellent rapport oral complétant son non moins excellent rapport écrit — qu'il y a pénurie constatée de médecins du travail. Un grand effort dans le domaine de l'enseignement doit donc être entrepris.

Le deuxième point essentiel est celui de la généralisation progressive de la médecine du travail. En effet, en raison de la pénurie de personnel qualifié, on ne peut envisager qu'une généralisation progressive et il est très heureux que la Commission exécutive se soit orientée dans cette voie.

Le troisième point nous paraît peut-être, d'un point de vue pratique, plus important encore. Il s'agit d'offrir aux médecins du travail et à leurs auxiliaires éventuellement les garanties les plus grandes d'indépendance. En effet, si la médecine du travail veut aboutir à des résultats positifs s'inscrivant dans le cadre du progrès social, il est absolument indispensable que les médecins du travail jouissent d'une indépendance totale, ce qui suppose, comme l'indiquent d'ailleurs très justement le rapport et l'exposé introductif de la Commission exécutive, que cette indépendance doit se manifester non seulement à l'égard des employeurs — ce à quoi l'on pense habituellement — mais aussi à l'égard des travailleurs.

Cette indépendance doit être totale. C'est pourquoi M. le Rapporteur a eu raison de souligner l'importance du contrôle exercé par les médecins de l'inspection médicale du travail plus que par d'autres organes.

L'indépendance du médecin du travail doit donc être considérée comme un critère absolument fondamental de la réussite.

Enfin, Monsieur le Président, mes chers collègues, je voudrais insister auprès de la Commission exécutive pour que, après avoir préparé une si bonne recommandation, elle veille à son application. Nous savons qu'une recommandation ne crée pas des obligations juridiques formelles ; ces obligations sont davantage morales.

En raison même du fait que les instruments dont dispose la Commission exécutive sont moins formels que ceux de l'Organisation internationale du travail dont je ne veux pas définir ici le caractère juridique, je me permets d'insister pour que la Commission exécutive fasse des efforts continus et persévérants en vue de faire appliquer dans les divers pays de la Communauté cette recommandation qui sera, je l'espère, ap-



**Troclet**

prouvée à l'unanimité par le Parlement européen et dont le but sera de garantir au maximum la santé et l'intégrité physique des travailleurs.

(Applaudissements)

**M. le Président.** — La parole est à M. Storch.

**M. Storch, président de la commission de la protection sanitaire.** — (A) Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, à la lecture de ce rapport, une question se pose fatalement à nous : comment se fait-il que dans les années qui ont suivi la dernière guerre, les cas de maladies chez les travailleurs aient considérablement augmenté en nombre dans tous les pays industriels du monde, malgré la réduction des horaires et l'allongement de la durée des congés ? Ce fait nous amène à nous demander dans quelle mesure le rythme et la nature du travail se sont modifiés dans les entreprises industrielles, au point d'accroître très fortement la vulnérabilité des travailleurs à l'égard des maladies

Le projet de recommandation et le rapport sont à mon avis très importants, car nous voulons avoir maintenant dans les établissements industriels de tous les pays de la Communauté des médecins d'entreprise totalement indépendants qui, en liaison avec le personnel technique, auront à étudier les raisons pour lesquelles l'homme, tout en travaillant moins et en étant peut-être moins astreint à un travail pénible, tombe malade beaucoup plus souvent.

Les médecins d'entreprise, qui seront dans une situation d'indépendance complète, devront, en collaboration avec le personnel technique des entreprises, surveiller les travailleurs individuellement et peut-être même les observer dans leur travail. Le contremaître pourra demander au médecin de l'entreprise de suivre de plus près un travailleur donné dont le rendement diminue, malgré sa bonne volonté, parce que son organisme ne fonctionne pas normalement.

Si le médecin et le technicien sont amenés à conclure que le travail est tout simplement au-dessus des forces du travailleur, celui-ci doit être remplacé. La santé de nos travailleurs doit en définitive passer avant tout. A quoi sert d'amener nos travailleurs à un rendement élevé pendant leur jeunesse et leur âge mûr, et de réduire ainsi leur vie de travail à 30 ou 35 ans ? Ce serait un gaspillage de main-d'œuvre que nous ne pouvons nous permettre. Si le service médical de l'entreprise nous permet de déceler tel ou tel défaut dans le processus de production, il faudra alors en parler avec les services compétents, c'est-à-dire non seulement les employeurs ou les directeurs d'entreprise, mais aussi souvent les syndicats.

Si nous examinons maintenant ce problème dans différentes branches industrielles où la durée quotidienne du travail est de 8 heures et demie, interrompue seulement par une pause d'une demi-heure et parfois moins, nous sommes amenés à nous poser une grave question : étant donné le rythme de travail

actuel, l'organisme humain est-il en mesure de fournir un tel travail ? Jusqu'à présent, nous en avons discuté sur le plan théorique. Lorsque nous disposerons d'un service médical d'entreprise, nous pourrons, après un certain temps, présenter des rapports basés sur des faits et demander aux responsables de prendre les décisions et les arrangements nécessaires.

Je suis très reconnaissant à la Commission de la C.E.E. de nous avoir présenté son sujet et j'ai constaté avec satisfaction que notre rapporteur a étudié cette matière d'une manière très approfondie. Son exposé et surtout son rapport montrent qu'on a bien mis le doigt sur la plaie.

Nous savons tous que les médecins d'entreprise ont été autrefois engagés par les entreprises surtout pour veiller à ce qu'il n'y ait pas trop de gens à se faire porter malades. C'est ainsi qu'a débuté le service médical d'entreprise. Nous devons bien constater que dans de nombreux cas on en est resté là. La conception que l'on se fait actuellement du médecin d'entreprise, et que nous trouvons dans le rapport et dans le projet de recommandation, est différente. Nous devrions favoriser par tous les moyens cette évolution qui est un progrès.

Les chiffres relatifs aux maladies ont beaucoup évolué ; je voudrais vous donner quelques exemples, afin de vous montrer la gravité de la situation. Avant la première guerre mondiale en Allemagne fédérale, dans les caisses de maladies de toute sortes, le taux d'incapacité professionnelle variait entre 3,2 et 3,5 %. Ce taux est passé entre les deux guerres mondiales de 4,2 à 5,3 %. Actuellement il dépasse 8,5 % des assurés en activité. Vous voyez que quelque chose ne va pas.

Cette augmentation du taux de maladie est également due au fait que nous avons employé dans les entreprises les dernières ressources en main-d'œuvre, qu'on aurait en temps normal considérées comme invalides. Mais cela ne suffit pas à expliquer la différence énorme que nous constatons.

Cette assemblée devrait donc adopter à l'unanimité le rapport et la proposition de résolution. Chacun de nous devrait se sentir tenu de veiller dans son parlement national, à ce que l'ensemble de la législation en la matière soit révisée de manière à instaurer dans les Six pays de la Communauté un service de médecine analogue, et cela en vertu de dispositions légales. Il n'est pas nécessaire que les lois soient identiques dans tous les pays mais il faut prendre la situation telle qu'elle est et, à partir de là, faire un travail constructif.

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, cette prise de conscience du rôle que doit jouer le service de médecine du travail ne doit pas se terminer avec la conclusion de l'examen de ce point en notre Parlement ; elle doit avoir une portée plus vaste et nous inciter à plaider, dans nos parlements nationaux, pour la création d'un service de médecine du travail sous la forme qui nous a été proposée en cette assemblée.

(Applaudissements)

**M. le Président.** — La parole est à M. Santero.

**M. Santero.** — (I) Monsieur le Président, mes chers collègues, je tiens d'abord à féliciter le rapporteur, M. Mariotte, pour son travail vraiment excellent et qui témoigne de sa haute compétence. Je désire en outre exprimer ma vive reconnaissance à la Commission de la C.E.E. et plus particulièrement à M. Levi Sandri d'avoir pris l'initiative de présenter aux gouvernements un projet de recommandation relatif à la médecine du travail dans les entreprises de la Communauté. Cette recommandation répond tout à fait aux désirs exprimés par notre Parlement dans certaines de ses résolutions.

Après une telle entrée en matière il n'est pas difficile de conclure que je suis favorable à la résolution que notre commission de la protection sanitaire présente au Parlement. Mon intervention pourrait donc en rester là. J'estime cependant, Monsieur le Président, qu'il convient, puisque nous parlons aussi pour l'opinion publique, de formuler en séance plénière certaines observations sur le sujet important que nous avons à examiner.

La recommandation de la C.E.E. s'inspire, on l'a dit, des principes énoncés dans la recommandation n° 112, faite en 1959 par l'Organisation internationale du travail, sur les services de médecine du travail dans les entreprises. Ces services ont pour but de défendre la santé du travailleur, en donnant au terme état de santé l'acceptation large adoptée par l'Organisation mondiale de la santé ; il faut entendre par état de santé, non seulement l'absence de maladie mais aussi un état de bien-être physique, mental et social.

Lors de la discussion du projet d'avis de la commission sociale, certains collègues éminents et très compétents ont manifesté leur préoccupation (et même leur opposition) de voir confier au médecin d'entreprise la tâche de faire passer la visite médicale au moment de l'embauchage des travailleurs, craignant que les visites ne conduisent parfois à l'exclusion de certains travailleurs et donc à la méconnaissance du droit au travail. Cette préoccupation transparaît également dans le paragraphe 8 de l'avis de la commission sociale.

Il me semble au contraire, Monsieur le Président, qu'en vertu du principe selon lequel il est plus facile de prévenir que de guérir, il est indispensable d'examiner attentivement au moment de l'embauchage la condition physique et les aptitudes du travailleur de sorte qu'il puisse être affecté à un emploi qui lui permette de conserver sa santé physique et morale.

Trois points ont été plus particulièrement retenus dans la recommandation qui est soumise à notre examen : l'enseignement de la médecine du travail et la formation de médecins spécialisés, l'octroi aux médecins du travail des garanties professionnelles nécessaires à l'exercice régulier de leurs fonctions et la création obligatoire des services de médecine du travail dans les entreprises.

Il me semble que ces trois objectifs peuvent être considérés comme les trois aspects d'un seul problème : en effet, pour mettre fin à la pénurie actuelle de médecins du travail, on tente d'inciter les États membres à rendre obligatoire l'enseignement de la médecine du travail dans les universités afin que tout médecin ait des connaissances dans le domaine de la médecine du travail. C'est là une exigence légitime et il est permis d'espérer que, grâce à l'étude de cette matière, un certain nombre de jeunes médecins seront amenés à se spécialiser dans ce secteur.

Ces observations amènent tout naturellement à conclure qu'il faut valoriser le titre de spécialiste et reconnaître la complète indépendance technique et morale des médecins du travail. Ceux-ci doivent pouvoir travailler en toute liberté ; ils ne doivent être responsables que vis-à-vis de leur propre conscience et n'être contrôlés que par des médecins de l'inspection de la médecine du travail.

Il est en outre recommandé de rendre obligatoire l'institution des services de médecine du travail dans les entreprises. Monsieur le Président, la tendance actuelle, justifiée à mon avis, qui vise à supprimer dans le domaine sanitaire toute discrimination entre les citoyens, ferait bénéficier tous les travailleurs du service de la médecine du travail ; malheureusement des raisons d'utilité pratique conseillent de procéder progressivement à l'extension de cette obligation. Dans sa recommandation la Commission de la Communauté économique européenne a bien fait de limiter à une première période l'institution obligatoire de ces services de la médecine du travail. L'extension de cette obligation au secteur agricole et à celui des travailleurs non salariés augmenterait considérablement les difficultés et empêcherait d'appliquer comme il se doit la recommandation. C'est à cause de ces difficultés précisément que la plupart des pays qui ont déjà signé la convention n° 112 de l'Organisation internationale du travail n'ont pas encore pu l'appliquer. L'Italie est au nombre de ces pays, bien qu'un projet de loi du gouvernement ait été mis à l'étude en 1959. Ce projet de loi n'a jamais dépassé le stade de l'élaboration. La solution du problème est désormais parvenue à maturité et au cours du mois d'avril dernier elle a été le thème d'un important colloque national à Syracuse. D'autre part, en Italie, la situation n'a rien de décourageant, même s'il n'existe pas encore de loi dans ce domaine. En effet, on compte sept chaires de médecine du travail qui préparent des médecins spécialisés ; de plus, l'institut national pour la prévention des accidents gère plusieurs centaines d'infirmières d'entreprises et administre trente instituts de médecine industrielle presque tous pourvus de centres de psychologie du travail. Il existe en outre, auprès du ministère du travail, l'inspection du travail qui comprend un corps d'inspecteurs médicaux du travail.

Monsieur le Président, la recommandation de la Commission de la Communauté économique européenne arrive donc à point nommé pour faire adopter

**Santero**

à l'Italie et aux autres pays de la Communauté des mesures législatives qui s'harmonisent avec les directives de la Communauté, en veillant essentiellement à respecter la règle générale d'harmonisation des législations surtout au niveau le plus élevé.

Puisque parmi les conséquences du progrès technique, il en est de fâcheuses pour l'intégrité physique et mentale des travailleurs, il devient toujours plus urgent d'adapter, autant que faire se peut, la machine à l'homme mais aussi de préparer convenablement l'homme à la machine, de manière à atténuer l'usure de l'organisme humain.

Monsieur le Président, je voudrais conclure cette brève intervention en soulignant les avantages économiques que des services de médecine du travail modernes et bien organisés peuvent apporter directement à l'industrie, et l'influence favorable que l'amélioration des conditions hygiéniques et sanitaires du travail peuvent avoir sur l'augmentation de la productivité. Et cela indépendamment de l'avantage économique que procure à la Société la bonne santé des travailleurs, en lui évitant le préjudice de la perte de journées de travail et les frais des soins donnés aux malades.

Je voudrais insister, Monsieur le Président, sur le fait que même sur le plan économique, la médecine du travail rapporte plus qu'elle ne coûte, car l'expérience nous apprend que pour leur action la plupart des hommes sont plutôt poussés par l'intérêt économique que par les principes humains et moraux.

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** — La parole est à M. Friedensburg.

**M. Friedensburg.** — (A) C'est à juste titre que mon collègue et ami, M. Storch, a appelé notre attention sur le phénomène étrange que constitue le désaccord entre, d'une part, la réduction des horaires de travail et l'amélioration des conditions d'hygiène et, d'autre part, l'augmentation que l'on peut qualifier de sensationnelle de la vulnérabilité aux maladies, notamment aux maladies professionnelles.

Nous acquiesçons volontiers à la recommandation de M. Storch qui propose de continuer à améliorer l'hygiène du travail et de poursuivre la formation de médecins spécialistes. Il n'y aura pas de contestations sur ce point. Mais je voudrais mettre en garde — en peu de mots car notre collègue M. Storch a abordé ce phénomène de manière approfondie et des précisions feraient éclater le cadre de ce débat — contre la tentation de vouloir pallier les faiblesses de notre civilisation moderne uniquement par l'amélioration de l'assistance médicale. Il se pourrait que, malgré leur contradiction apparente, il existe un rapport étroit entre les efforts tendant à réduire l'horaire de travail et à améliorer l'assistance médicale et la vulnérabilité croissante aux maladies.

Je crains qu'une des principales faiblesses de notre temps et de notre civilisation ne soit due au fait que nous considérons le travail peut-être comme un mal qu'il faut abréger, auquel il faut échapper le plus possible et dont nous devons protéger nos travailleurs dans la plus large mesure possible.

A mon avis, une autre faiblesse de notre époque est de vouloir priver le travailleur de trop de responsabilités ; nous affaiblissons ainsi sa force de résistance intérieure. Si nous essayons de faire disparaître cette situation étrange que notre collègue M. Storch a si bien analysée, uniquement en multipliant les mesures de protection et d'assistance, nous obtiendrons certainement, je le crains, le résultat contraire.

Evidemment, notre collègue M. Storch a raison ; évidemment tout ce qui est concevable doit se réaliser. Mais si nous voulons vraiment obtenir des résultats, ces mesures doivent s'accompagner d'un renforcement du sens de la responsabilité chez le travailleur et de la revalorisation de la notion de travail. Ce n'est pas rendre service au travailleur que de dévaloriser un élément aussi essentiel de sa vie et de le considérer comme un mal qu'il faut limiter au maximum. M. Storch, je suis d'accord avec vous sur tous les points, mais vos propositions ne suffiront pas à résoudre le dilemme d'une manière satisfaisante.

**M. le Président.** — La parole est à M. Storch pour répondre à M. Friedensburg.

**M. Storch.** — (A) Monsieur Friedensburg, il n'était pas dans mon intention de proposer d'étendre encore les soins prodigués au travailleur par le médecin. Cela n'a rien à voir avec le problème que nous traitons. Nous pensons plutôt que si de tels phénomènes existent et si on ne peut vraiment soupçonner de mauvaise volonté la plus grande partie des travailleurs qui se déclarent malades, on doit cependant laisser à des gens qui présentent les garanties nécessaires et qui ne sont pas intéressés directement, le soin de découvrir par leurs observations si les causes de cet état de chose résident dans le mode de production actuel.

Ce que je veux éviter c'est que toute la responsabilité du travailleur en ce qui concerne sa santé soit assumée par le médecin de l'entreprise. Mais si, par un fait étrange, un certain nombre de travailleurs tombent malades dans différentes entreprises, le médecin doit alors pouvoir se rendre compte si ces cas de maladies sont dus à la mauvaise répartition des horaires ou à un surmenage de l'ouvrier pendant le bref laps de temps où il travaille. Si la direction technique de l'entreprise, après avoir consulté les médecins, reconnaît les dangers évidents auxquels le travailleur est peut-être exposé et les élimine, elle rend alors un vrai service à ces travailleurs.

Dire que nous nous sommes rendu compte de cette évolution ne signifie pas grand chose. En effet, nous savons trop peu dans quelle mesure le rythme de

Storch

travail agit sur l'état de santé des gens. Je vous ai déjà dit que les pourcentages de maladie étaient très élevés chez nous, en Allemagne fédérale. Chose curieuse, le chiffre des maladies dans l'agriculture où on doit exécuter des travaux pénibles est inférieur à celui de l'industrie. On devrait en rechercher la cause. Ce que nous demandons, c'est que l'on détermine par l'entremise d'un service de médecine du travail quelles sont les répercussions de la technique moderne du travail sur la santé physique et morale du travailleur.

**M. le Président.** — Je donne la parole à M. Friedensburg pour une très brève réplique, tout en faisant observer qu'il convient de ne pas prolonger ce dialogue.

**M. Friedensburg.** — (A) Je me bornerai à faire observer, pour éviter tout malentendu, que je souscris entièrement aux remarques de M. Storch. J'ai seulement estimé, devant les questions fondamentales qu'il a soulevées, devoir demander que l'on cherche la solution également dans une autre direction. Je pense que dans l'ensemble nos vues concordent.

**M. le Président.** — La parole est à M. Levi Sandri.

**M. Levi Sandri, membre de la Commission de la Communauté économique européenne.** — (I) Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, la tâche du représentant de la Commission de la C.E.E. a été particulièrement agréable aujourd'hui car les deux projets de recommandation que l'exécutif a eu l'honneur de présenter, ont, me semble-t-il, recueilli l'accord unanime des membres de la commission de la protection sanitaire et des parlementaires qui ont participé au débat.

Je désire remercier avant tout M. Mariotte, rapporteur, de son excellent rapport et de son exposé ; mais je remercie également MM. Troclet, Storch, Santero et Friedensburg de leurs interventions.

Ce projet de recommandation, lui aussi, entre parfaitement dans l'activité que l'exécutif poursuit dans le cadre des articles 117 et 118 du traité. M. Mariotte a souligné et MM. Troclet et Santero l'ont rappelé, que l'harmonisation proposée par la recommandation tend à atteindre, pour toutes les législations de notre Communauté, la situation qui est celle des États les plus avancés et, si possible, à la dépasser.

C'est là, je crois, la preuve que les doutes qui ont parfois surgi, surtout de la part des syndicats, et selon lesquels l'harmonisation pourrait conduire à un nivellement vers le bas ne sont pas fondés, car les traités nous font au contraire, une obligation de poursuivre l'égalisation dans le progrès. Pour notre part, c'est vers cette égalisation dans le progrès que nous tendons avec les travaux que nous avons commencés et que nous poursuivons. Nos suggestions vont dans ce sens.

J'ajouterai que là encore, nous sommes restés en contact étroit pour ce travail avec la Haute Autorité de la C.E.C.A. et avec la Commission de l'Euratom.

Le projet de recommandation concerne la médecine du travail, qui est un aspect particulier de la prévention des dommages physiques des travailleurs. Alors que la recommandation précédente concernait les divers aspects de la prévention, et ceux de la réparation des dommages, celle-ci traite essentiellement de la prévention des dommages physiques subis par les travailleurs, prévention qui sera justement assurée par l'organisation des services médicaux.

M. Storch a souligné les différents motifs d'ordre humain, social et économique, et M. Santero l'a rappelé lui aussi, qui nécessitent cette action de prévention. C'est d'ailleurs un vieil adage que celui qu'a énoncé Bernardino Ramazzini, que nous considérons comme le père de la médecine du travail, et qui disait dans son *De morbis artificum diatriba* que *longe præstantium est præservare quam curare*. C'est de cet adage que nous nous sommes inspirés dans la rédaction de cette recommandation.

A cet égard, s'il m'est permis de faire une brève remarque au sujet de certaines affirmations de M. Friedensburg, je voudrais dire que le problème soulevé par cet éminent parlementaire ne concerne pas selon toute vraisemblance la prévention ; peut-être pourra-t-il intéresser la réparation des lésions et des accidents. On verra alors jusqu'à quel point l'extension de certaines interventions peut réellement avoir une influence.

Mais, en ce qui concerne la prévention des maladies, je crois que de telles préoccupations ne sont pas de mise ; il s'agit, quoi qu'il en soit, d'un problème plus large que nous aborderons peut-être au cours de la conférence sur la sécurité sociale où nous poserons entre autres le problème de l'extension maximum du domaine de la sécurité sociale et réaffirmerons la responsabilité qui incombe au travailleur à l'égard de ces risques.

Après avoir exposé la conception d'ensemble de notre proposition, je voudrais reprendre brièvement certaines des propositions d'amendement au texte de notre recommandation qui ont été formulées par le rapporteur de la commission de la protection sanitaire. Je puis dire que nombre de ces propositions trouvent mon assentiment. Par exemple, le programme d'enseignement de la médecine du travail (tel qu'il est prévu dans la décision du comité mixte de l'Organisation du travail et de l'Organisation mondiale de la santé, qui est annexé au projet de recommandation) peut effectivement être complété, comme le propose M. Mariotte, en accentuant le caractère communautaire des études afin que chaque médecin connaisse les lignes générales de la médecine du travail de tous les pays de la Communauté. Cette suggestion peut fort bien prendre place dans le texte de la recommandation. Il reste cependant bien entendu qu'en ce qui

**Levi Sandri**

concerne la fixation de ce programme, il faudra encore attendre quelque temps, étant donné que la question doit être étudiée avec tous les experts nationaux. On peut cependant en poser le principe.

Dans la recommandation on peut également faire mention, à mon avis, de ces instituts régionaux d'hygiène industrielle et de médecine du travail dont M. Mariotte souhaite la création dans son rapport et qui, du reste, existent et fonctionnent déjà, comme l'a rappelé M. Santero, dans certains pays de la Communauté.

Je suis également d'accord avec les orateurs qui ont souligné la nécessité d'appuyer avec plus de fermeté l'exigence d'assurer l'indépendance des médecins à l'égard des organismes de sécurité sociale ; ce point pourra en effet être mieux mis en lumière dans la recommandation.

En ce qui concerne ensuite l'institution de ces services auprès des différentes entreprises, la Commission estime qu'il faut procéder par étapes étant donné que les différents pays ne possèdent pas de personnel médical spécialisé en nombre suffisant. Nous ne pouvons, par conséquent, suggérer l'institution obligatoire de ces services dans tous les secteurs, et étant donné le nombre des travailleurs employés par les diverses entreprises nous devons nous rendre compte que le nombre actuel de médecins spécialisés ne serait pas en mesure d'assurer un service très étendu. D'autre part, il ne faut pas non plus oublier d'autres secteurs, tel celui de l'agriculture, pour lesquels nous prévoyons expressément dans la recommandation l'institution d'un service analogue.

Il s'agit cependant toujours d'initiatives qui doivent se réaliser progressivement ; notre recommandation doit tenir compte de cet impératif si nous voulons qu'elle soit réellement suivie car en proposant quelque chose qui ne peut être mis en œuvre, en demandant trop, nous pourrions courir le risque de voir nos requêtes demeurer lettre morte, les gouvernements n'ayant pas la possibilité matérielle d'y répondre. A ce propos je puis vous assurer que cette fois encore nous avons choisi la recommandation — la préférant au simple avis — pour donner, dans la mesure du possible, une plus grande force à nos suggestions.

Je tiens à assurer M. Troclet que nous serons heureux de voir les différents Etats membres donner une suite favorable à nos suggestions auxquelles l'appui du Parlement européen devrait donner suffisamment de poids.

Je suis d'accord, je le répète, mais il faut que les représentants interviennent dans leurs parlements nationaux et c'est la raison pour laquelle je ne puis que souscrire aux propositions de M. Storch.

*(Applaudissements)*

**M. le Président.** — Personne ne demande plus la parole ?...

Nous arrivons au vote sur la proposition de résolution présentée par la commission.

Il n'y a pas d'opposition ?...

*La proposition de résolution est adoptée.*

Le texte de la résolution adoptée est le suivant :

**Résolution**

**portant avis du Parlement européen sur le projet de recommandation de la Commission de la C.E.E. aux gouvernements des Etats membres relative à la médecine du travail dans les entreprises**

« *Le Parlement européen,*

— ayant pris connaissance du rapport qui lui a été soumis par la commission de la protection sanitaire, après avoir recueilli les avis de la commission sociale et de la commission de la recherche et de la culture (doc. 16, 1962-1963) ;

— rappelant sa résolution du 1<sup>er</sup> juillet 1960 relative aux aspects humains et médicaux des recherches entreprises dans les pays de la Communauté en ce qui concerne la sécurité et l'hygiène du travail (cf. *Journal officiel des Communautés européennes* n° 49, du 27 juillet 1960, pp. 1074 et 1075/60) ;

1. Félicite la Commission de la Communauté économique européenne pour cette première initiative concernant l'organisation de la médecine du travail dans les entreprises ;

2. Estime valable de considérer la matière dans le cadre des initiatives prises par l'O.I.T. qui a fait, dans

le domaine de la médecine du travail, des enquêtes approfondies trouvant leur synthèse dans la recommandation n° 112 du 24 juin 1959 ;

3. Exprime sa satisfaction pour le fait que la Commission de la C.E.E. a consulté la Commission de l'Euratom et la Haute Autorité de la C.E.C.A., qui ont donné leur plein appui au projet de recommandation, à titre de dispositions minimales, sans préjudice des actions qu'elles peuvent mener dans le cadre de leurs traités respectifs ;

4. Souhaite que les consultations se répètent à l'avenir, afin de parvenir à une coopération de plus en plus étroite sur le plan des institutions européennes ;

5. Souligne l'opportunité d'appliquer aussi aux personnes relevant de la compétence de la C.E.C.A. et de l'Euratom toutes mesures législatives ou réglementaires prévues dans le projet de recommandation élaboré par la Commission de la C.E.E. ;

**Président**

6. Approuve le principe selon lequel, dans tous les pays membres de la Communauté on devra établir une base législative obligatoire qui présente plusieurs avantages face aux systèmes basés sur des accords conventionnels. Des accords conventionnels et rendus obligatoires *erga omnes* au moyen de dispositions législatives appropriées, pourront toutefois s'ajouter à un système à base législative, étant donné la situation actuellement existante dans divers pays de la Communauté en ce qui concerne l'organisation des services de médecine du travail ;

7. Recommande en particulier :

A — *En ce qui concerne l'enseignement de la médecine du travail et la formation de médecins spécialisés*

a) Que le programme d'enseignement de la médecine du travail, tel qu'il est prévu dans la décision du Comité mixte O.I.T.-O.M.S. annexé au projet de recommandation, soit complété dans un sens communautaire de façon que chaque médecin soit aussi en mesure de connaître les lignes générales de la médecine du travail de tous les pays de la Communauté ;

b) Que, à côté des chaires universitaires de médecine du travail, dont l'institution est nécessaire dans toutes les facultés de médecine, soient créés des instituts régionaux d'hygiène industrielle et de médecine du travail dans les pays de la Communauté, conformément au vœu exprimé par le Parlement européen dans sa résolution du 1<sup>er</sup> juillet 1960. Ces instituts, équipés de façon appropriée, doivent être mis à la disposition directe et permanente des industries régionales et de leurs services de médecine du travail, afin d'assurer la liaison entre les activités scientifiques et pratiques de la médecine du travail ;

c) Que soient créés des instituts de recherche spécialisés dans la médecine du travail et que soit amélioré, le cas échéant, ce qui existe déjà, de façon à rapprocher l'enseignement de la pratique. En effet, à côté de leur activité de recherche pure, ces instituts serviraient à compléter l'enseignement universitaire ;

d) Que l'œuvre accomplie par les instituts privés de recherche existants soit coordonnée avec le programme de travail des instituts au niveau universitaire ;

B — *En ce qui concerne l'octroi aux médecins du travail des garanties professionnelles nécessaires à l'accomplissement de leurs fonctions*

a) Que soit assurée aux médecins du travail toute indépendance aussi bien vis-à-vis des employeurs que

des travailleurs. C'est pour cela que le médecin d'entreprise ne devrait pas être en même temps le médecin de la sécurité sociale, même s'il peut être consulté pour avis lorsque l'institut d'assurances veut juger l'état de santé des travailleurs ;

b) Que l'activité des médecins du travail et d'entreprise soit garantie contre toute interférence et qu'elle soit contrôlée exclusivement par d'autres médecins inspecteurs du travail ;

C — *En ce qui concerne la généralisation des services de médecine du travail dans les entreprises*

a) Que toute organisation de services de médecine du travail auprès des entreprises dispose de l'équipement, du personnel auxiliaire et des moyens d'action estimés indispensables sur la base de la recommandation n° 112 de l'O.I.T. ;

b) Que, dès que possible, les services de médecine du travail soient constitués auprès des entreprises dont l'effectif excède le maximum de 50 travailleurs, même si, dans la situation actuelle et compte tenu du nombre limité des médecins du travail disponibles, ce chiffre pourrait être élevé, pour le moment, à 200 travailleurs ;

c) Que les services de médecine du travail soient dirigés *exclusivement* par des médecins exerçant la médecine du travail à plein temps et cela pour éviter toute confusion avec l'activité professionnelle dans les autres secteurs et pour permettre aux médecins du travail de se dédier totalement à leurs nombreuses tâches.

*Sous réserve des considérations formulées ci-dessus, le Parlement européen*

8. Exprime un avis favorable à l'égard du projet de recommandation de la Commission de la Communauté économique européenne aux gouvernements des Etats membres relative à la médecine du travail dans les entreprises (doc. 125, 1961-1962) ;

9. Charge son président de transmettre à la Commission de la C.E.E. le texte de la présente résolution, ainsi que le rapport élaboré en la matière par la commission de la protection sanitaire (doc. 16, 1962-1963). »

#### 5. Calendrier des prochains travaux

**M. le Président.** — L'Assemblée a épuisé son ordre du jour.

La prochaine réunion du Parlement aura lieu à partir du lundi 25 juin.

Le comité des présidents, qui se réunira le 14 juin, fera des propositions sur l'ordre du jour de cette partie de la session.

Ces propositions seront communiquées aux membres du Parlement dès qu'elles auront été établies.

#### 6. Adoption du procès-verbal

**M. le Président.** — Conformément à l'article 20, paragraphe 2, du règlement, je dois soumettre à l'Assemblée le procès-verbal de la présente séance, qui a été établi au fur et à mesure du déroulement des débats.

Il n'y a pas d'observation ?...

*Le procès-verbal est adopté.*

#### 7. Interruption de la session

**M. le Président.** — Je déclare interrompue jusqu'au 25 juin 1962 la session du Parlement européen.

La séance est levée.

*(La séance est levée à 11 h 40.)*