

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE
DU CHARBON ET DE L'ACIER
(ANNEXE AU JOURNAL OFFICIEL)

DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE COMMUNE
COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SÉANCES

SEPTEMBRE 1957

EDITION DE LANGUE FRANÇAISE

N° 23

EXERCICE 1956 — 1957

SESSION ORDINAIRE

SÉANCE DU MARDI 25 JUIN 1957

A V E R T I S S E M E N T

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 de la Communauté.

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.

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE DU CHARBON ET DE L'ACIER

ASSEMBLÉE COMMUNE

EXERCICE 1956 - 1957

SESSION ORDINAIRE

SEANCE DU MARDI 25 JUIN 1957
(SIXIEME SEANCE DE LA SESSION)

Sommaire

- | | | | |
|---|-----|--|-----|
| 1. Procès-verbal | 545 | 8. Sécurité et sauvetage dans les mines.
— Présentation d'un rapport fait au
nom de la Commission de la sécurité
et du sauvetage dans les mines : | |
| 2. Excuses | 545 | M. Bertrand, rapporteur | 573 |
| 3. Ordre des travaux | 546 | 9. Ordre du jour | 576 |
| 4. Communication de M. le président en
exercice du Conseil spécial de Minis-
tres : | | | |
| MM. Rey, président en exercice du
Conseil spécial de Ministres ; Schöne,
Bertrand, Sabass, Kapteyn, Rey ... | 546 | | |
| 5. Mission d'étude dans les régions péri-
phériques de la République fédérale
d'Allemagne. — Discussion d'un rap-
port fait au nom de la Commission des
investissements : | | | |
| M. Armengaud, rapporteur | 555 | | |
| MM. Birkelbach, Sabass, Kapteyn,
De Block, Schöne, Armengaud, rap-
porteur | 562 | | |
| 6. Modification de l'ordre du jour | 570 | | |
| 7. Transports. — Présentation d'un rap-
port fait au nom de la Commission
des transports : | | | |
| M. Kapteyn, rapporteur | 571 | | |

PRESIDENCE DE M. FURLER

(La séance est ouverte à 16 h. 15.)

M. le président. — La séance est ouverte.

1. — Procès-verbal

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

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

Le procès-verbal est adopté.

2. — Excuses

M. le président. — M. Debré s'excuse de ne pas pouvoir assister à la séance de ce jour.

M. Cavalli s'excuse de ne pas pouvoir assister à la fin de la session.

3. — *Ordre des travaux*

M. le président. — MM. Gilles Gozard, Crouzier et Pleven ne pourront pas assister à la séance de vendredi après-midi, dans laquelle la présentation de leurs rapports était prévue. Par conséquent, l'ordre du jour doit être modifié.

Je me propose de convoquer le Comité des Présidents mercredi après-midi à 15 heures, pour discuter de cette modification de l'ordre du jour.

Contrairement à ce qui était prévu, la séance plénière de mercredi ne pourrait donc commencer qu'à 16 heures, car les délibérations du Comité des Présidents dureront environ une heure.

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

Il en est ainsi décidé.

4. — *Communication de M. le président en exercice du Conseil spécial de Ministres*

M. le président. — Je donne la parole à M. Rey, président en exercice du Conseil spécial de Ministres.

M. Rey, président en exercice du Conseil spécial de Ministres. — Monsieur le président, messieurs, venu cet après-midi pour saluer l'Assemblée Commune au nom du Conseil spécial de Ministres, je voudrais, dès l'abord, m'excuser de ne pouvoir faire qu'une brève apparition.

A cette époque de l'année, je suis malheureusement retenu à Bruxelles par les deux dernières semaines de travaux parlementaires, lesquels reprendront dès demain matin. En outre, la Commission spéciale de la Chambre des Représentants a engagé, sur les problèmes du Marché Commun et de l'Euratom, une discussion à laquelle je dois naturellement assister. Enfin, en Belgique, se développe, en ce moment, une situation sociale qui, sans être grave, nécessite tout de même la présence sur place du ministre des Affaires économiques en même temps que celle du ministre du Travail.

Je m'excuse donc auprès de cette Assemblée de n'être parmi elle que lors de la séance de ce

jour. Je le répète : je suis venu pour témoigner des égards que le Conseil spécial de Ministres a pour l'Assemblée Commune et pour réaffirmer ici, comme l'avait fait mon prédécesseur, M. le ministre Westrick, il y a quelque cinq semaines, l'intérêt que le Conseil spécial de Ministres prend aux travaux de l'Assemblée, à ses avis, à ses discussions et à ses résolutions.

Je ne crois pas qu'après le discours, bref mais cependant fort complet, que mon prédécesseur, M. le ministre Westrick, avait prononcé à cette tribune, il soit nécessaire que je retrace, à mon tour, ce qu'ont été les activités du Conseil spécial de Ministres de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier au cours de ces derniers mois.

Je dirai simplement que, depuis votre session du mois de mai, nous nous sommes réunis de nouveau. Nous avons fait faire un pas en avant au problème de l'harmonisation des transports, dans la recherche d'une solution aux discriminations constatées dans certains transports fluviaux, notamment dans la région rhénane. D'autre part, nous aurions déjà délibéré sur les problèmes miniers, en particulier sur le mandat à donner à l'organisme permanent que la Haute Autorité a constitué avec l'accord du Conseil spécial de Ministres en matière de sécurité minière, si, à la date du 19 juin, deux gouvernements des États membres ne s'étaient trouvés en difficulté pour être représentés au Conseil spécial de Ministres, et que nous n'ayons dû, en conséquence, ajourner cette réunion au 9 juillet prochain.

Je pourrais m'en tenir là et me rasseoir après avoir salué l'Assemblée et assisté à une partie de ses délibérations. Mais je lui demande la permission, puisqu'elle veut bien m'entendre, de m'exprimer brièvement, non plus, cette fois, comme président du Conseil spécial de Ministres, mais comme membre de ce Conseil, puisque le Traité m'y autorise.

Le Conseil n'a pas délibéré es qualités sur les choses que je vais maintenant vous dire. Je suis persuadé qu'elles correspondent au sentiment de la plupart et peut-être de tous mes collègues ; mais, comme nous n'en avons pas délibéré, vous me permettrez de souligner que dans cette seconde partie de mon intervention, je n'engage que moi-même.

Je voudrais présenter quelques observations sur le travail poursuivi en commun par le Conseil spécial de Ministres et la Haute Auto-

rité, travail qui est de temps à autre critiqué au sein de cette Assemblée. Parfois, on dit que les gouvernements tardent à prendre les décisions qui leur incombent dans le cadre du Traité de Paris. A d'autres moments, on critique la Haute Autorité, en lui reprochant de ne pas exercer la totalité des prérogatives que le Traité lui a données. Sur ce problème, qui, je crois, vous intéresse tous, j'exprimerai quelques opinions.

En premier lieu, je soulignerai dans cette Assemblée — je ne sais pas si chacun y est toujours suffisamment attentif — les difficultés que rencontrent les gouvernements. Elles sont grandes. Tout le monde proclame qu'il faut intégrer l'Europe, mais je me demande parfois où sont les hommes, où sont les groupements, où sont les catégories qui sont disposés à tirer, au sein de nos pays, toutes les conséquences de cette affirmation.

S'agit-il des producteurs ? Dès que la Haute Autorité veut agir d'une façon autoritaire dans le cadre de ses activités normales, ils crient au dirigisme et manifestent une résistance assez vive. Il en est de même lorsqu'il s'agit de fixer des prix, spécialement ceux du charbon.

S'agit-il des transporteurs ? Nous voyons, depuis quatre ans, la peine que l'on éprouve à convaincre les transporteurs, qu'ils empruntent la route, la voie fluviale ou d'autres voies, de réaliser les efforts qui leur incombent en vue d'aboutir à l'harmonisation qui est prescrite par l'article 70 du Traité.

S'agit-il des travailleurs ? Toujours prompts à critiquer ou les entreprises ou les gouvernements, je n'ai pas l'impression qu'eux-mêmes font toujours, dans le cadre de l'intégration européenne, les efforts qui leur incombent. En tout cas, en qualité de ministre des affaires économiques de mon pays depuis trois ans, je suis frappé de constater que, cinq ans après la mise en vigueur du traité de Paris, aucune des organisations syndicales de nos six pays ne s'est jamais préoccupée, avant de formuler une revendication ou même avant de déclencher une grève, du point de savoir si son attitude était conforme aux intérêts de la Communauté et si elle ne devait pas l'harmoniser avec les intérêts généraux de la Communauté de nos six pays.

S'agit-il des utilisateurs ? Les utilisateurs sont-ils tellement disposés à faire les efforts qui peuvent leur incomber ? Oui, s'il s'agit simplement de réclamer la livraison de leurs produits

aux moindres frais ; mais s'il s'agit de participer eux-mêmes à tel ou tel mécanisme financier qui pourrait peut-être permettre certaines péréquations, on les trouve moins enthousiastes.

Cependant, en ce domaine, je ne voudrais pas témoigner d'un trop grand esprit critique, car, dans mon pays, j'ai trouvé, auprès de certains utilisateurs, lors de la crise charbonnière de la fin de 1956, des collaborations qui m'ont été précieuses.

S'agit-il des autorités régionales ? Les autorités régionales sont toutes européennes, vous le savez. Les jumelages de ville à ville se poursuivent à travers l'Europe de la façon la plus sympathique. Mais où se trouvent les autorités régionales qui sont disposées à supporter, même temporairement ou limitativement, les charges ou les inconvénients auxquels peut donner lieu l'établissement du marché commun ?

Le ministre belge qui a les mines dans ses attributions et qui est confronté depuis trois ans avec le problème des mines marginales du Borinage est peut-être mieux placé que quiconque pour dire que la solution de ce problème progresse, peut-être pas très vite, mais certainement sans un très grand concours de la part des autorités régionales.

Devant de si nombreuses difficultés soulevées par les uns et par les autres, est-il très équitable de toujours adresser tant de critiques aux différents gouvernements ? Je ne parle pas spécialement du mien ; je pense aux autres qui se trouvent dans la même situation et je voudrais rendre un instant l'Assemblée attentive à ce qui suit : on dirait vraiment parfois que, vus de Strasbourg, les gouvernements sont tout-puissants dans leur pays. Mais ce jugement est-il tout à fait le même lorsque nous nous trouvons dans nos capitales respectives ?

Messieurs, je n'apprendrai rien à personne en disant que nous bénéficions dans nos six pays de régimes démocratiques et que ce fait nous donne de si grands avantages, en matière de liberté individuelle et de justice sociale, qu'aucun de nous ne songe à critiquer le mode fondamental d'organisation de nos pouvoirs publics. Mais il est juste de reconnaître qu'en régime démocratique, l'autorité du gouvernement, l'autorité du pouvoir exécutif est, dans une certaine mesure, limitée par la Constitution, par les lois organiques, par les majorités parlementaires, par les traditions, par l'opinion publique et par la

presse et qu'en conséquence, les gouvernements rencontrent certaines difficultés.

Aussi, après avoir bien mesuré toutes ces difficultés, ce dont il faut s'étonner ce n'est nullement que l'on ait fait aussi peu de progrès, c'est, au contraire, qu'on ait réussi, en un temps aussi court de l'histoire humaine, à en faire autant. Telle est la première réflexion que je voulais développer. La seconde, qui sera relative au fonctionnement des institutions, constituera la dernière partie de mon intervention.

En ce qui concerne le fonctionnement des institutions, voulez-vous permettre à un ministre belge qui, depuis trois ans, a eu l'occasion de voir fonctionner trois intégrations économiques différentes, de vous faire part de quelques observations à ce sujet ?

La première est l'O.E.C.E. Dieu me garde de dire le moindre mal de cette institution qui a grandement servi la libération des échanges dans les seize pays qui en font partie. Puis-je cependant indiquer que nous avons été unanimes à constater que l'O.E.C.E. était quelque peu limitée dans ses possibilités et que c'est précisément parce qu'elle est ainsi limitée que nous avons envisagé d'autres intégrations ?

La seconde expérience, c'est le Benelux.

Vous le savez, messieurs, le Benelux est un étonnant succès. Il a été maintes fois magnifié dans cette Assemblée et ailleurs, et nous autres, Hollandais, Luxembourgeois et Belges, nous sommes très fiers de ce que nous avons réussi dans le Benelux.

Voulez-vous me permettre tout de même, en ce moment où je dois parler en toute franchise, d'indiquer que si le Benelux nous a apporté certains succès remarquables, il est loin, en d'autres domaines, d'avoir terminé son intégration. Je vous dirai pourquoi dans un instant.

Le Benelux paraît nous avoir enseigné, en premier lieu, que les intégrations économiques sont possibles malgré les différences de salaires et l'inégalité des charges sociales. C'est là un enseignement qui nous a beaucoup frappés et que nous n'avons cessé de mettre en lumière au cours des négociations relatives au Marché Commun.

Le Benelux nous a appris ensuite que les freins qu'instaurent les traités d'union économique fonctionnent parfaitement. Dans notre

union du Benelux, le frein agricole de 1947, le frein industriel de 1953, introduits pour préserver certains secteurs en difficulté, ont admirablement joué. Je dirai même qu'ils ont fonctionné presque trop bien depuis plusieurs années et que, parfois, le Conseil des Ministres du Benelux, s'est attaché à les relâcher plutôt qu'à les serrer davantage.

Le troisième enseignement du Benelux — et je rejoins ici, je pense, vos préoccupations — c'est que, dans le domaine de l'intégration économique, nous devons encore accomplir d'énormes réalisations. Si nous avons supprimé nos frontières intérieures, établi un tarif extérieur commun, libéré les mouvements de la main-d'œuvre et des capitaux, réalisé une politique commerciale commune, nous sommes encore très peu avancés, pour ne pas dire que nous n'avons avancé nulle part, en ce qui concerne l'intégration de la politique économique générale, de la politique fiscale, de la politique de crédit, de la politique d'investissement. Dans une série de domaines importants de nos économies, dans notre politique de salaires, dans notre politique sociale, ce n'est que tout récemment que nous avons commencé à nous rapprocher davantage et à faire des efforts.

Pourquoi ? Parce que ce sont peut-être les matières les plus difficiles ; mais aussi, je pense, parce que, dans le domaine du Benelux, nous n'avons pas de Haute Autorité. Nous n'avons pas, je ne dirai pas d'autorité supranationale — ce mot me paraît avoir été souvent mal employé — mais d'autorité indépendante des gouvernements et disposant de pouvoirs propres.

Le résultat, c'est que, s'agissant des matières les plus difficiles, si nous nous sommes maintes fois réunis autour de la table du Conseil des Ministres de Benelux, nous nous sommes souvent séparés en remettant à une date ultérieure la solution de difficultés dont certaines ne sont pas encore résolues aujourd'hui.

Il est vraisemblable qu'une autorité indépendante nous aurait, plus d'une fois, aidé à promouvoir les solutions, nous aurait proposé les transactions autour desquelles nous aurions pu nous rassembler. Cela n'a pas été fait et c'est une lacune qu'il faut mesurer maintenant.

Comparons ce mécanisme avec la troisième forme d'intégration, qui est celle de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier.

Je crois que le passif le plus grand de cette intégration, c'est justement qu'elle est limitée à deux secteurs. Il y a quelque chose d'artificiel à découper dans l'économie deux secteurs, si importants soient-ils, et à ne donner aux institutions aucune autorité et aucun pouvoir quant aux autres.

Dans certains domaines, le mécanisme fonctionne parfaitement. Dans d'autres, il n'en est pas de même, nous l'avons constaté en confrontant nos politiques conjoncturelles.

Au mois de mai de cette année, nous avons longuement débattu de la situation au sein du Conseil spécial de Ministres, avec la Haute Autorité et avec les délégués des ministres des finances des six pays que nous avons convoqués à Luxembourg. Nous avons constaté, tout en rapprochant nos vues, la difficulté de mener une politique conjoncturelle cohérente dans nos pays dans le cadre d'une intégration qui n'atteint, jusqu'à présent, que deux secteurs importants de l'économie.

Cela, je pense, représente les limites de notre Communauté. En revanche, je crois que sa vertu est précisément d'avoir créé un organisme dans lequel on travaille en commun et se rencontre l'élément international ; ou, en tout cas, indépendant des gouvernements. Je veux bien dire : autorité supranationale, car cette expression me convient parfaitement ; mais, pour ceux qui ne l'aiment pas, je dirai : autorité indépendante des gouvernements, ayant des pouvoirs propres et travaillant en liaison avec eux.

Peut-être, ayant œuvré trois ans dans ce Conseil, l'ayant vu de l'intérieur, ai-je une tendance trop grande à le considérer comme fonctionnant bien, comme ayant bien rempli sa mission ? Je reconnais que j'en ai, dans l'ensemble, une assez bonne opinion.

Il me semble que la Haute Autorité a agi conformément à ce que le Traité avait voulu dans les domaines qui sont de sa compétence. Il me semble qu'elle a été — elle le prouve à chaque séance — l'animateur qui s'efforce de promouvoir les solutions lorsque les gouvernements eux-mêmes rencontrent des difficultés dans les domaines où le Traité leur a réservé la liberté de négociation et de décision. Je pourrais énumérer ces problèmes ; en tout cas, je crois que, dans l'ensemble, ce qui a été fait grâce à cette procédure est encourageant.

Ayant ainsi examiné les trois modes de collaboration ou d'intégration économique qui existent et qui fonctionnent, comparons-les avec le futur marché commun, avec les traités que nous avons signés et dont chacun de nos Parlements va aborder la ratification.

La valeur de ces traités a été magnifiée. Je pense qu'on a eu cent fois raison de le faire, car nous sommes entrés dans une période d'importance extrême pour le développement de l'Europe.

En revanche, n'oublions pas ce qu'il y a peut-être d'insuffisant au point de vue institutionnel dans les traités qui n'ont pas prévu, en tout cas dans le cadre du marché commun, des pouvoirs aussi étendus que ceux dont dispose la C.E.C.A. dans le cadre du traité de Paris.

A la lecture des Traités — cela est surtout vrai pour le traité de Marché Commun, ce l'est heureusement moins pour le traité d'Euratom en raison de sa structure — il me paraît clair que la commission européenne dispose et disposera de moins de pouvoirs que la Haute Autorité n'en a disposé jusqu'à présent.

Lorsque je lis les opinions émises dans la presse de nos différents pays, je suis toujours quelque peu surpris en constatant que ceux-là mêmes qui reprochent à la Haute Autorité de la C.E.C.A. de ne pas utiliser pleinement les pouvoirs qui sont les siens contestent, en même temps, à la commission européenne les pouvoirs semblables dont elle aurait dû disposer.

Je constate cette faiblesse. Dans nos six pays, nous devons tâcher de la compenser, de même que nous devons compenser les insuffisances d'efficacité dans le cadre institutionnel du Marché Commun, sur le plan fonctionnel.

Pour que la commission européenne, malgré le caractère limité de ses pouvoirs, joue le rôle fondamental qui doit être le sien, il faut essentiellement que les gouvernements qui seront réunis autour d'une table fassent preuve de compréhension et de bonne volonté.

Telles sont, messieurs, les quelques observations que je voulais présenter, d'une part, quant aux difficultés que rencontrent les gouvernements, d'autre part, quant à nos différentes institutions de coopération économique.

En conclusion, lorsqu'on examine l'ensemble des institutions nées du Traité de Paris, on

constate qu'elles sont remarquables et qu'elles ont, jusqu'à présent, remarquablement fonctionné.

Je comprends que l'on critique la Haute Autorité. Je demande à ceux qui le font de bien vouloir mesurer que, dans ce domaine, elle aurait estimé, probablement avec sagesse, ne pas devoir utiliser la totalité de ses pouvoirs si elle devait se heurter à de trop grandes difficultés du côté des gouvernements.

D'autre part, je comprends que l'on critique les gouvernements. Je demande, toutefois, que l'on comprenne quelles sont leurs difficultés économiques, politiques, sociales, régionales et que ceux qui, à Strasbourg, critiquent si vivement les gouvernements veuillent bien leur apporter leur collaboration intelligente et active au sein de leur propre Parlement et de leur propre pays.

Me tournant enfin vers l'Assemblée, je lui dirai qu'il me paraît indispensable qu'il y ait un animateur dans nos institutions. Il est assez normal que cet animateur ne soit pas seulement du côté du pouvoir exécutif, mais qu'il soit également du côté du pouvoir législatif.

A cet égard, il est remarquable de constater que si, dans nos différents pays, les assemblées parlementaires reflètent largement l'opinion, il semble, au contraire, que, dans le domaine international, par suite de la compétence des représentants qui siègent dans les diverses assemblées internationales, elles soient moins le reflet que le guide de l'opinion. J'estime que, dans la mesure où ces assemblées mesurent exactement les difficultés auxquelles se heurtent les autres institutions avec lesquelles elles collaborent, il est précieux qu'elles soient elles-mêmes ces animateurs.

Je crois que l'Assemblée Commune a bien rempli ce rôle et que, si l'on veut établir le bilan des réalisations de ces quatre années — nous ne sommes même pas à la fin de la période transitoire — durant lesquelles nos gouvernements, rappelons-le, ont eu le courage et la clairvoyance de faire ratifier le Traité de Paris et de collaborer à son exécution, période qui, dans l'un de nos pays, est simplement la durée d'une législature, ce bilan me paraît considérable et doit nous donner la pleine confiance que nous sommes dans la bonne voie.

(Applaudissements.)

M. le président. — Je remercie M. le président du Conseil spécial de Ministres pour son exposé.

La parole est à M. Schöne.

M. Schöne. — (A) Monsieur le président, monsieur le ministre, messieurs, je me sens obligé d'ajouter quelques remarques à l'exposé de M. le président du Conseil spécial de Ministres parce que j'ai l'intention de procéder ces prochains jours — à un moment où M. le président du Conseil ne sera plus ici — à une nouvelle offensive contre le Conseil de Ministres. Si je n'en disais rien dès à présent, on pourrait peut-être me reprocher de manquer de loyauté.

Je suis très heureux, monsieur le ministre Rey, qu'aujourd'hui vous soyez de nouveau parmi nous et que vous ayez pris la parole. Votre visite est devenue presque une coutume, et je constate non sans regret que l'on ne voit pas souvent vos collègues du Conseil de Ministres dans cette enceinte.

Vous avez dit que l'Assemblée devrait reconnaître les difficultés auxquelles les gouvernements ont à faire face. Puisque nous faisons partie des parlements nationaux nous sommes à même de nous rendre quelque peu compte des difficultés qu'affrontent les gouvernements, ne fût-ce que celles que nous leurs créons. Par la force des choses, les gouvernements sont placés entre l'opposition et les partis gouvernementaux.

De tout temps, notre Assemblée a vivement souhaité — et aujourd'hui que la période transitoire touche à sa fin, elle le souhaite tout spécialement — que s'engage un dialogue vivant entre la Haute Autorité, l'Assemblée Commune et le Conseil de Ministres, de même qu'entre la Haute Autorité et l'Assemblée. Il existe de nombreux points sur lesquels on ne saurait se contenter de déclarations unilatérales que l'on ne peut discuter qu'après coup, alors qu'il serait utile de procéder à un échange d'opinions très franc.

Jusqu'à présent, nous n'en avons malheureusement eu que peu d'occasions. Pareil dialogue vivant serait d'après moi — et je crois pouvoir le déclarer au nom de plusieurs de mes amis — un réel enrichissement de la vie parlementaire à l'échelon supranational.

Monsieur le président, vous avez mentionné tout à l'heure l'échange de vues auquel vous avez pu procéder au Conseil de Ministres sur

la politique conjoncturelle générale. Or, c'est justement là le point que j'ai choisi pour amorcer ma critique du Conseil de Ministres, et c'est la raison pour laquelle je me permets d'en parler un peu plus longuement.

Je rappellerai tout d'abord une résolution que le Conseil de Ministres a prise le 13 octobre 1953 ; je crois pouvoir me dispenser d'en donner lecture. Cette résolution portait la politique commune à suivre en matière d'expansion et d'investissements. Lors de sa 41^e session, le 7 février 1957, le Conseil de Ministres a discuté à nouveau le problème de la conjoncture, mais cette fois-ci il l'a fait très brièvement. La Haute Autorité s'est appliquée ensuite à obtenir que la prochaine réunion du Conseil de Ministres ait lieu en avril, mais comme diverses raisons s'y opposaient, la 42^e session du Conseil n'a pu avoir lieu que le 9 mai, c'est-à-dire trois mois plus tard.

L'étude de ces problèmes est donc en marche depuis 1953. On voit surgir dans ce domaine certaines difficultés qui s'opposent à une synchronisation et à une harmonisation plus poussées des différentes politiques économiques. Nous savons tous que le Traité trace les limites auxquelles s'arrête l'intégration partielle, alors que notre désir est de franchir ces limites pour parvenir à une politique économique générale synchronisée.

L'on peut voir par cet exemple combien il serait utile que notre Assemblée soit renseignée en détail sur les raisons pour lesquelles il n'est pas possible d'atteindre plus rapidement l'harmonisation des politiques économiques.

Le moment n'est guère venu de discuter ces questions. J'ai simplement cru devoir m'y arrêter brièvement puisque ces prochains jours j'aurai l'occasion de parler encore des rapports entre le Conseil de Ministres et l'Assemblée.

Je tiens cependant à relever un mot que vous avez prononcé tantôt, monsieur le président. Vous avez dit que l'on pourra et qu'il faudra bientôt établir le bilan, puisque la période transitoire touche à sa fin. Vous avez parfaitement raison. Mais avant de s'atteler à cette tâche, il faudrait engager encore une fois le dialogue avec le Conseil de Ministres et avec la Haute Autorité. Nous devrions prendre prétexte de votre déclaration pour élucider avec le Conseil spécial de Ministres les principes de nos rapports et de notre collaboration avec lui. Or, notre programme de travail est très chargé et il ne nous

restera guère de temps pour le faire au cours de la présente session. Mais ne pourrions-nous pas en discuter encore avant la fin de la période transitoire, par exemple à Rome ?

Je crois que ce dialogue vivant et sincère tel que vous le souhaitez, vous aussi, donnerait de bien meilleurs résultats que ceux que nous pourrions obtenir en nous attaquant à tour de rôle à un adversaire absent ou en formulant des déclarations qu'on lit après coup, mais sans pouvoir les discuter.

Je propose donc, prenant prétexte de votre déclaration, que nous nous entretenions lors d'une prochaine réunion de nos rapports et de notre collaboration dans l'exécution de notre tâche commune.

(Applaudissements.)

M. le président. — La parole est à M. Bertrand.

M. Bertrand. — (N) Monsieur le président, je profiterai de la présence du Président du Conseil spécial de Ministres pour interpeller le Conseil sur les décisions dont il est saisi à la suite du rapport de la Conférence sur la sécurité dans les mines de houille.

Monsieur le ministre Rey a eu l'amabilité de nous dire en quelques mots qu'aucune décision n'a pu être prise le 19 juin au sujet de propositions concernant la composition définitive et les attributions de l'organe permanent visé dans une résolution adoptée par l'Assemblée unanime à la session de mai.

L'Assemblée s'était déjà étonnée que le 9 et le 10 mai le Conseil spécial de Ministres n'eût pas pris de dispositions concernant l'organe permanent chargé de poursuivre les travaux de la Conférence sur la sécurité dans les mines de houille. Aujourd'hui, notre étonnement n'est certes pas moindre lorsque nous apprenons que le 19 juin le Conseil spécial de Ministres n'a pas pris de décision sur la composition définitive et les attributions de l'organe permanent, alors que ce point figurait à l'ordre du jour de sa session.

Je ne puis me défendre de l'impression que la déclaration que M. Rey a faite comme président du Conseil de Ministres, puis en son nom personnel constitue un plaidoyer *pro domo* pour excuser le Conseil de Ministres de n'avoir pas mené certaines affaires jusqu'à leur conclusion.

Nous avons cependant le devoir d'insister tout spécialement auprès du Conseil de Ministres sur un aspect du problème, étant donné les conséquences qui en découleront.

Le 16 août 1956, huit jours après la tragédie de Marcinelle où 263 mineurs laissèrent la vie, la Haute Autorité proposait de convoquer une Conférence sur la sécurité et le sauvetage dans les entreprises minières. Cette initiative fut approuvée très rapidement, le 6 septembre 1956, par le Conseil spécial de Ministres, sous la pression de l'émotion générale qui avait saisi la Communauté.

La Conférence, qui comptait une bonne centaine de délégués, a respecté, à trois jours près, les délais que le Conseil de Ministres lui avait impartis pour terminer ses travaux : le 7 février, elle remettait son rapport au Conseil de Ministres et aux gouvernements. Elle y suggérait notamment de décider d'urgence la création d'un organe permanent, afin de poursuivre sans désespérer l'étude des problèmes examinés par la Conférence.

Or, nous constatons aujourd'hui qu'il a fallu au Conseil de Ministres plus de temps pour se prononcer sur cette seule suggestion qu'à la conférence pour terminer ses travaux au cours desquels elle a fait plus de deux cents suggestions.

Je crois que le Conseil de Ministres pourrait difficilement en donner une explication plausible. La création de l'organe permanent a été proposée dès le 6 septembre 1956. Elle a été suggérée à l'unanimité par la Conférence, où des délégués gouvernementaux siégeaient à côté des délégués patronaux et ouvriers. A notre tour, nous avons approuvé cette proposition à l'unanimité en tant que délégués de nos parlements. Rien ne s'oppose donc à ce que le Conseil de Ministres statue en la matière.

Ce comportement du Conseil de Ministres donne à croire que c'est uniquement sous la pression de l'émotion générale qu'en août 1956 les gouvernements sont allés si vite en besogne ; aujourd'hui que l'émotion est un peu calmée et que le problème de la sécurité minière a perdu de son actualité, ils croient pouvoir laisser les choses suivre lentement leur cours ; ils croient pouvoir différer l'exécution des propositions de la Conférence. C'est ainsi que l'on fait traîner la mise en œuvre de mesures proposées en conclusion d'un travail considérable que tous les inté-

ressés avaient entrepris avec tant d'enthousiasme et dans un bel esprit de coopération.

J'ai voulu profiter de l'occasion pour attirer sur ce point l'attention du président du Conseil de Ministres.

De tous les membres du Conseil, c'est sans aucun doute le ministre Rey qui a eu le plus d'égards pour notre Assemblée. Chaque fois qu'il assumait les fonctions de président du Conseil de Ministres, il s'est fait un devoir de venir nous adresser la parole et nous lui en savons gré.

Il est normal que l'Assemblée commune donne son avis sur les communications qui lui sont faites au nom du Conseil de Ministres. C'est pourquoi, m'adressant au ministre Rey, dont la réputation d'européen convaincu n'est plus à faire et qui s'intéresse beaucoup, dans son pays, aux problèmes de la sécurité minière, je le prie de faire connaître ma façon de voir au Conseil de Ministres, afin que celui-ci examine le problème et prenne une décision aussi rapidement que possible.

(Applaudissements.)

M. le président. — La parole est à M. Sabass.

M. Sabass. — (A) Monsieur le président, messieurs, nous pouvons certes approuver sans réserve les exposés de MM. Schöne et Bertrand. Je ne voudrais pas susciter ni surtout confirmer chez M. le président du Conseil spécial de Ministres l'impression que notre Assemblée ne distille que des critiques et ne formule que des exigences en face du Conseil de Ministres et qu'il ne nous suffit pas de la collaboration régulière de l'Assemblée et de ses commissions avec la Haute Autorité en tant que celle-ci est l'institution la plus proche de nous.

Aussi voudrais-je tout d'abord remercier M. le président du Conseil spécial de Ministres d'être de nouveau venu parmi nous, après que nous avons eu le plaisir d'accueillir ici, au cours de la première partie de la session, le représentant du président du Conseil alors en exercice.

Mais il ne nous suffit pas, monsieur le président du Conseil spécial de Ministres, de vous entendre, vous et vos collègues, faire devant cette Assemblée des exposés de principe sur lesquels d'ailleurs nous sommes tous d'accord. Ce qui nous importe plutôt, c'est de parvenir, en cette fin de la période transitoire de notre Com-

munauté et lorsque la communauté plus large prévue par les accords de Bruxelles entrera en fonction — et nous souhaitons qu'elle le fasse dans les délais prévus — à une collaboration telle entre le Conseil spécial de Ministres et l'Assemblée Commune que nous puissions discuter et si possible résoudre nos problèmes en procédant non pas chacun de son côté, mais en commun.

M. Schöne a prié le Conseil spécial de Ministres d'assister, à Rome, à la prochaine session de l'Assemblée Commune. Tenant compte de ce que vient de dire M. Bertrand, je puis déclarer que nous discuterons à Rome le rapport de la Conférence sur la sécurité dans les mines de houille, un rapport qui constitue un volume de quelque 250 pages. Aussi, monsieur le président du Conseil spécial de Ministres, sera-t-il indispensable que le Conseil de Ministres assiste au complet à cette discussion.

En conséquence, nous avons l'intention de rédiger un de ces jours à la Commission pour la sécurité et le sauvetage dans les mines une proposition de résolution. Nous y proposerons que la Haute Autorité et le président de l'Assemblée Commune prient le Conseil spécial de Ministres de tenir une session à Rome en même temps que nous.

Ce n'est que si le Conseil spécial de Ministres se conforme à ce désir qu'il vaudra la peine d'étudier soigneusement l'ouvrage volumineux rédigé par la Conférence sur la sécurité dans les mines de houille et d'en tirer les déductions intéressantes la Communauté, ses charbonnages et, en dernière analyse, les mineurs qui travaillent pour nous dans les entreprises de la Communauté.

C'est pourquoi, monsieur le ministre Rey, je vous prie — puisque vous présidez maintenant le Conseil spécial de Ministres — de bien vouloir informer dès aujourd'hui vos collègues qu'ils doivent se préparer à se réunir en novembre à Rome où ils pourront se tenir à notre disposition.

Nous voulons tous que l'Europe se fasse et nous désirons tous collaborer à cette œuvre dans la mesure de nos forces. Cependant, et je le dis en toute sincérité, il nous arrive encore très souvent de travailler côte à côte chacun pour soi ; or, ce qu'il nous faut, c'est de travailler la main dans la main : notre succès n'en sera que plus grand.

M. le président. — La parole est à M. Kapteyn.

M. Kapteyn. — (N) Monsieur le président, mon propos n'était pas d'interpeller le Conseil spécial de Ministres pendant la présente session — je l'ai fait plus d'une fois au cours de précédentes sessions — bien que le président du Conseil spécial de Ministres vienne de m'en fournir l'occasion par ses déclarations, notamment lorsqu'il a parlé de la question des disparités. Je pourrais reprocher au Conseil de Ministres d'avoir confié en 1953 cette question à la Conférence des ministres européens des transports, alors qu'il pouvait savoir d'avance qu'elle ne serait pas résolue, puisqu'il s'agit d'une question tout à fait spéciale, de caractère politique.

Je demanderai toutefois au ministre qui préside le Conseil de lire surtout l'introduction du Cinquième Rapport général de la Haute Autorité, notamment le passage consacré aux transports. De même, je le prie de lire, s'il en a l'occasion, l'introduction du rapport de la Commission des transports. Il remarquera que la Haute Autorité, la Commission des transports et, je le présume, toute l'Assemblée, se trouvent d'accord sur la plupart des points et qu'elles estiment que les difficultés de l'application du Traité se situent sur un plan où il est nécessaire que les gouvernements s'entendent pour mener en commun leur politique des transports. Je demande donc au ministre de lire surtout ces deux introductions.

M. le président. — La parole est à M. Rey, président du Conseil spécial de Ministres.

M. Rey, président en exercice du Conseil spécial de Ministres. — Je crains, monsieur le président, d'avoir quelque peu perturbé l'ordre du jour de l'Assemblée par mon intervention et par les discussions qu'elle suscite. Cependant, puisqu'on me rappelle que l'Assemblée a plus d'une fois souhaité une discussion ouverte avec les membres du Conseil spécial de Ministres, je suppose que personne ne me tiendra rigueur d'être intervenu.

Je répondrai d'abord à l'honorable M. Bertrand que les reproches qu'il a adressés au Conseil spécial de Ministres ne me semblent pas justifiés. Les gouvernements, en effet, se sont donné beaucoup de peine, depuis le tragique événement du 8 août 1956, pour essayer de promouvoir, à la fois au sein de leur pays et sur le plan international, une plus grande sécurité dans les mines.

Je rappelle à l'honorable, je n'ose pas dire interpellateur, car je ne crois pas pouvoir être interpellé dans cette enceinte, mais à l'honorable

M. Bertrand que ce sont les gouvernements qui ont apporté le maximum d'aide et de concours à la conférence sur la sécurité dans les mines et que leurs administrations ont dû beaucoup travailler et avec hâte pour permettre d'aboutir au rapport qui a été adopté au mois de février.

Il serait injuste de prétendre qu'une période de trois mois — de février à mai — a été nécessaire au Conseil spécial de Ministres pour décider de la création d'un organisme permanent. L'honorable représentant oublie que, dans l'intervalle, la Haute Autorité a souhaité pouvoir étudier elle-même, de façon approfondie, les conclusions de la conférence sur la sécurité dans les mines. Elle s'est livrée à cette étude, ce qui a demandé un certain temps. Je ne pense pas qu'il ait été trop long. Si le Conseil spécial de Ministres n'a pas pu délibérer, avant le mois de mai, de la création de l'organisme permanent, ce retard ne lui incombe pas.

Dès que cette proposition lui a été faite, il l'a acceptée. Il est vrai que la définition du mandat de cet organisme a donné lieu à quelques difficultés ; mais, encore une fois, il ne faut pas juger selon les apparences. Il faut voir la réalité dans les différents pays, où les situations ne sont pas identiques. Il n'y avait peut-être pas de problème en Italie, non plus qu'en Belgique, mais il pouvait en exister dans d'autres pays.

Un des six pays nous a fait observer que le problème de la sécurité dans les mines était de la compétence non seulement du pouvoir central, mais aussi des pouvoirs régionaux, et qu'en conséquence la définition du mandat à donner à un organisme international nécessitait une étude. Celle-ci a été faite rapidement. Si le Conseil spécial de Ministres n'en a pas délibéré le 19 juin, c'est que deux des pays membres se trouvaient alors en pleine crise politique et que nous n'avons pu réunir à Luxembourg que les ministres des transports.

Je me permets de recommander aux honorables membres de cette Assemblée de vouloir bien, le moins possible, provoquer de crises politiques dans leurs pays s'ils désirent que les institutions internationales fonctionnent efficacement et rapidement.

(Sourires.)

En ce qui concerne le dialogue entre le Conseil spécial de Ministres et l'Assemblée — j'en suis partisan depuis l'origine — je rejoins les observations formulées par les honorables représen-

tants MM. Schöne et Sabass. Depuis le début, tout en reconnaissant que nos différentes institutions ne sont pas subordonnées les unes aux autres, j'ai toujours pensé que leur collaboration permettrait un bon fonctionnement de la Communauté.

Je suis venu à cette Assemblée dès que j'ai pu, en 1954, pour y prendre la parole et donner un exemple qui a été suivi ; cependant, il existe des difficultés pratiques, que vous connaissez, mais auxquelles je vous demande d'être attentifs.

Je pense à une session de l'Assemblée à laquelle nos collègues italiens étaient tous absents par suite d'une crise politique qui avait éclaté dans leur pays. Il n'y a pas très longtemps, nos collègues d'un autre grand pays étaient aussi absents, un vote important devant avoir lieu dans leur Parlement d'origine.

Il faut donc considérer que les gouvernements, comme les parlementaires, éprouvent des difficultés pour se rassembler durant une semaine entière.

Bien entendu, je connais mieux que d'autres les difficultés rencontrées par les ministres des affaires économiques. Mes collègues des autres pays sont dans la même situation que moi, la tâche des ministres des affaires économiques n'ayant cessé de croître au point de devenir énorme.

Pour cette semaine seulement, le ministre qui vous parle devait assister à quatre réunions de la commission spéciale chargée de délibérer sur l'Euratom et le Marché Commun. Je manquerai aux deux réunions de ce jour ; j'assisterai à celles de demain matin et de demain après-midi. Je dois faire voter au Sénat un projet de loi sur le financement des bâtiments industriels et à la Chambre un projet de loi organique important sur les ventes à tempérament. Je dois, en outre, répondre à une interpellation sur le dernier accident minier qui s'est produit dans un charbonnage de la région liégeoise et introduire un débat, qui sera peut-être ample et important, sur les conséquences de la catastrophe de Marcinelle et sur le rapport de la commission d'enquête qui vient d'être rendu public.

Imaginez, messieurs, ce qu'est la tâche des ministres des Affaires économiques dans nos différents pays. Il leur est physiquement impossible d'être présents dans les assemblées internationales et, en même temps, de remplir leurs devoirs gouvernementaux dans leurs pays respectifs.

Ayant déjà constaté cette impossibilité, j'ai suggéré l'an dernier à l'honorable prédécesseur de l'honorable président M. Furler qui m'écoute, que l'Assemblée Commune veuille bien tâcher de concentrer sur un ou deux jours les débats pour lesquels elle souhaite la présence des membres du Conseil spécial de Ministres et que ceux-ci fassent un effort particulier pour être présents ces jours-là.

Je souhaiterais que cette proposition fût reprise et que l'on tâchât de lui donner un caractère plus concret. Je ne manquerai pas de rappeler à mes collègues, lorsque je les verrai le 9 juillet, le souci extrêmement flatteur exprimé par les membres de l'Assemblée, de rencontrer plus souvent les ministres des Affaires économiques.

(Applaudissements.)

M. le président. — Je remercie M. le président du Conseil spécial de Ministres.

Personne ne demande plus la parole ?...

Le débat est clos.

5. — *Mission d'étude dans les régions périphériques de la République fédérale d'Allemagne*

M. le président. — L'ordre du jour appelle la discussion du rapport fait par M. Armengaud, au nom de la Commission des investissements, des questions financières et du développement de la production, sur la mission d'étude et d'information effectuée par la Commission du 14 au 19 janvier 1957 dans les régions périphériques de la République fédérale d'Allemagne.

La parole est à M. Armengaud, rapporteur.

M. Armengaud, rapporteur. — Monsieur le président, mes chers collègues, la Commission des investissements avait déjà été invitée à se rendre en Italie pour examiner les conditions de fonctionnement de certaines entreprises italiennes, compte tenu de l'ouverture du marché commun. Un rapport a été établi à la suite de cette visite.

La Commission des investissements estime, en effet, qu'il est nécessaire d'étudier le plus attentivement possible les conditions générales de fonctionnement de telles ou telles entreprises de la Communauté dans les différents pays,

avant l'existence de la Communauté et depuis, de manière à rechercher dans quelle mesure elles sont ou non placées dans des situations comparables, tout au moins du point de vue de l'approvisionnement en matières premières, la concurrence, s'il y en a une, devant davantage dépendre de considérations techniques et de l'effort de ceux qui dirigent les entreprises.

C'est dans cet esprit que la Commission des investissements a, au cours de sa réunion du 4 octobre 1956, décidé d'examiner les conditions de fonctionnement des entreprises allemandes situées à la limite de la zone orientale. La Commission désirait savoir, en particulier, si ces entreprises ne se trouvaient pas gênées par la position géographique qu'elles occupent depuis la coupure de l'Allemagne en deux zones.

Le compte rendu de ce voyage fait l'objet du rapport qui vous est soumis. En raison de l'importance de l'ordre du jour, j'éviterai d'entrer dans tous les détails de ce rapport et me limiterai à ses points principaux.

Nous avons visité notamment deux usines sidérurgiques importantes en Basse-Saxe, Ilsede-Peine et Salzgitter, un charbonnage voisin de la région de Braunschweig et deux usines sidérurgiques d'importance inégale situées en Haut-Palatinat, près Amberg, appartenant à deux sociétés : la Luitpoldhütte et la Maximilianshütte. Nous avons eu également des discussions avec les dirigeants de ces entreprises tant sur place qu'au cours de conférences de presse tenues aussi bien à Hanovre qu'à Nuremberg.

Quelle est la situation générale de ces usines ? Elles sont exactement implantées, je viens de le dire, à l'extrême limite est de l'Allemagne occidentale. Par conséquent, comme toutes les entreprises allemandes de la région, elles sont placées dans une situation forcément plus difficile qu'à l'époque où l'Allemagne était unifiée.

Le problème que pose la présence en Allemagne occidentale des nombreux réfugiés d'Allemagne orientale, qui vous est bien connu, n'a pas été sans entraîner, pour le Gouvernement de l'Allemagne occidentale, un certain nombre de difficultés. Quant aux entreprises qui ont dû occuper les hommes ainsi venus de l'Allemagne orientale, elles doivent résoudre des problèmes assez délicats en ce qui concerne, notamment, le logement et la recherche accélérée d'emplois, pour éviter un chômage nuisible du point de vue social.

Sans doute, l'évolution économique qui a prévalu en Europe occidentale a-t-elle, dans une

large mesure, favorisé ces opérations délicates et presque involontaires de reconversion. Sans doute aussi doit-on constater que, du fait même de la séparation de l'Allemagne en deux zones, des efforts considérables ont été faits, en Allemagne occidentale, pour créer des unités nouvelles de production dans l'industrie — en la circonstance, je vise non pas l'industrie sidérurgique ou l'industrie charbonnière, mais l'industrie de transformation — et permettre à l'ensemble de l'Allemagne occidentale de retrouver, sur le plan économique, une position mondiale comparable à celle qu'occupait l'Allemagne unifiée avant la guerre. D'ailleurs, les exemples ne manquent pas de grandes entreprises allemandes, aux noms les plus célèbres, qui ont développé massivement leurs installations en Allemagne occidentale pour leur plus grand bénéfice.

Cela étant, il faut reconnaître que les usines situées à la limite des deux zones se trouvent dans une situation plus difficile que celle que l'on constate en Allemagne occidentale traditionnelle, notamment le long de la Ruhr, ne serait-ce que parce que, depuis 1948 et surtout depuis 1950, les échanges entre l'Allemagne occidentale et l'Allemagne orientale, sans être nuls, parce que définis par un accord commercial, sont, dans une large mesure, réduits par rapport à ce qu'ils étaient normalement entre deux régions géographiques que ne séparait aucune frontière. De ce fait même, l'essentiel du commerce des usines de cette région de l'Allemagne occidentale est dirigé vers l'Ouest, au lieu de l'être comme avant la guerre vers l'Est, ce qui n'a pas été sans obliger ces entreprises à rechercher d'autres débouchés que leur clientèle traditionnelle.

Dans le domaine des industries qui nous préoccupent, les entreprises charbonnières et sidérurgiques en particulier, le problème est plus délicat encore étant donné qu'il s'agit de produits pondéreux. En la circonstance, les conditions de transport de produits comme le charbon, notamment, ne sont pas sans influencer les prix de revient de ces entreprises. Autrement dit, leur protection géographique passée a, dans une large mesure, disparu.

Certaines usines, situées actuellement à la limite de l'Allemagne occidentale et de l'Allemagne orientale, recevaient autrefois une partie de leurs combustibles de l'Allemagne orientale, notamment de Silésie, ou de Tchécoslovaquie. Cela est devenu pratiquement impossible depuis la séparation de l'Allemagne en deux zones.

Cette séparation a également nui aux échanges de produits entre des usines du même groupe

situées précédemment dans l'ensemble de l'Allemagne, ou parfois même partiellement en Allemagne et partiellement en Tchécoslovaquie. Pour ne prendre que l'exemple des usines de Maximilianshütte, il est évident que les échanges entre elles sont maintenant beaucoup plus difficiles qu'ils l'étaient autrefois et se trouvent, dans une certaine mesure, paralysés par la création de la frontière zonale.

Il en est de même pour la mine de lignite de Helmstedt. Celle-ci est coupée en deux par la frontière séparant les deux zones. Lorsque nous y sommes passés, au mois de janvier dernier, nous avons été frappés, les uns et les autres, par la différence d'activité qui régnait de part et d'autre de la frontière zonale.

En outre, en ce qui concerne les usines sidérurgiques, l'ouverture du marché commun n'a pas été sans créer un certain trouble, en Bavière notamment, dans des usines qui, autrefois, trouvaient normalement dans leur région les ferrailles dont elles avaient besoin. Il n'est pas douteux que, depuis l'ouverture du marché commun de la ferraille, la plupart ou, du moins, la plus grande partie de celle-ci est présentement attirée vers l'Italie, les acheteurs de ferraille italiens étant particulièrement avides, ne serait-ce qu'en raison de la structure même de la sidérurgie de leur pays. Par conséquent, les industries de cette région ont, plus que d'autres, dû faire face, depuis l'ouverture du marché commun, à des difficultés de ravitaillement en ferraille.

Enfin, sur le plan théorique, on ne peut méconnaître que la fixation de tarifs internationaux a permis à la concurrence de jouer aussi bien pour le charbon que pour les produits sidérurgiques d'usines ou mines françaises dans la région sud de l'Allemagne, concurrence qui s'est ajoutée à celle de la Ruhr, elle-même facilitée par le régime de compensation des frais de transports à longue distance.

Cela étant, il faut voir les choses comme elles sont. Comme je l'indiquais déjà il y a quelques instants l'évolution moyenne de la conjoncture a été telle, depuis 1950 tout au moins, que les outils de production ont pratiquement fonctionné à plein emploi. Par conséquent, la demande de la clientèle a été telle que la répartition parmi les entreprises s'est faite assez rationnellement, malgré les entraves qu'elle pouvait théoriquement subir.

D'une façon générale, la division de l'Allemagne en deux zones, si grave qu'elle puisse être sur le plan politique, si pénible qu'elle puisse

être sur le plan humain, n'a pas entraîné, dans l'ensemble de difficultés particulièrement importantes pour les industries sidérurgiques ou charbonnières allemandes. La meilleure preuve en est que, après avoir visité les différentes entreprises et discuté avec leurs dirigeants, nous avons eu le sentiment, tout en constatant les difficultés auxquelles j'ai fait allusion et tout en regrettant — cela est humain — la position pénible dans laquelle ces entreprises pouvaient se trouver, que leur situation technique et financière n'avait pas été particulièrement dégradée, bien au contraire.

Quand on examine, en effet, l'évolution de cette situation financière, on constate que, dans l'ensemble, elles ont pu faire des investissements considérables et, d'après les renseignements que nous avons pu obtenir de leurs dirigeants et de la presse allemande, enregistrer des bénéfices substantiels. C'est ainsi que, de toutes les usines sidérurgiques d'Allemagne occidentale, le holding dont dépend l'usine d'Ilse-De-Peine est celui qui, depuis l'ouverture du marché commun, a versé les plus importants dividendes. De même, on constate que l'usine sidérurgique de Salzgitter, qui faisait partie d'un ensemble industriel extrêmement important, peu à peu reconstitué depuis 1950 après des destructions et des démontages, a réalisé des bénéfices notables dès qu'il a été possible de remettre en route un certain nombre de hauts fourneaux. L'Etat allemand, actionnaire unique de cette usine, au lieu de prélever ses parts de dividendes en tant qu'actionnaire, les a laissés s'accumuler au sein de l'entreprise, ce qui, bien entendu, a facilité grandement l'autofinancement en vue d'investissements nouveaux. Il ne s'agit d'ailleurs là que de l'un des aspects d'une remarque plus générale.

Il suffit de se reporter à tous les documents publiés par la Haute Autorité pour constater que les conditions fiscales et celles dans lesquelles les prix ont été fixés en Allemagne ont toujours permis des amortissements accélérés et prouvent que, dans l'ensemble de l'Allemagne occidentale, les usines sidérurgiques ont pu s'assurer une marge d'autofinancement nettement supérieure à celle des autres pays de la Communauté.

Cette remarque faite, on constate que les investissements ont, dans cette région comme dans les autres, suivi à peu près la cadence découlant de l'évolution de la conjoncture, et, qu'il s'agisse des usines sidérurgiques, voire de la mine de Helmstedt, le développement a été à ce point sensible que, d'une façon générale, comme je l'ai marqué, leur situation est bonne.

Mieux même, il s'est produit un phénomène intéressant auquel je vous rends attentifs. Les difficultés imposées aux usines allemandes de cette région les ont amenées, pour les raisons que j'ai indiquées, à consentir des efforts techniques substantiels et à rechercher tous les moyens susceptibles, d'une part, de diminuer la charge supplémentaire pouvant découler d'un ravitaillement plus difficile en coke, fines à coke ou ferraille, d'autre part, de faciliter l'application des procédés nouveaux, la mise au mille de coke, permettant de réduire sensiblement la consommation de coke et de ferraille et tendant, par conséquent, à diminuer les prix de revient aussi bien de la fonte que de l'acier liquide.

Je signale en particulier l'intérêt que nous avons tous pris à voir réaliser industriellement la réduction directe du minerai de fer, par exemple à Salzgitter, non pas tant pour le compte de l'usine de Salzgitter que pour celui des usines de la Ruhr qui, envoyant du coke ou des fines à coke par voie d'eau, s'assuraient en retour du fer presque pur pour l'enrichissement du lit de fusion.

Nous avons également constaté, dans toutes les usines placées dans des situations comparables, qu'elles soient en Basse-Saxe ou en Bavière, que des efforts plus grands qu'avant la guerre avaient été faits en vue d'utiliser les minerais pauvres, d'apprendre à bien les concentrer, à les agglomérer, de mieux préparer les charges des hauts fourneaux, au point que, dans une large mesure, la mise au mille de coke a pu être réduite dans des proportions assez sensibles, ce qui compensait l'augmentation relative du prix de revient qui pouvait découler du fait que l'approvisionnement en coke ou en ferraille n'était pas aussi aisé qu'avant la guerre.

Nous avons également été intéressés en constatant à quel point une usine comme Luitpoldhütte est arrivée à utiliser au maximum ses moyens de production.

Autant les usines de Basse-Saxe peuvent avoir des prix de revient « rendu-usine » acceptables, pour les cokes ou charbons à coke, du fait qu'elles utilisent la voie d'eau et que les tarifs de la Bundesbahn sont en quelque sorte calqués sur ceux de la voie d'eau, autant les usines du Haut-Palatinat et de Bavière sont, à cet égard, dans une position plus délicate.

D'abord, elles sont plus éloignées. Ensuite, elles n'ont pas à leur disposition des lignites ou des charbons de qualité moyenne qu'elles peuvent utiliser aussi facilement qu'on peut le faire à

Salzgitter. Elles ne disposent à proximité que de certains charbons de seconde qualité provenant de Bavière et qu'elles essaient de cokéfier. Elles ont commencé à faire des efforts dans ce sens et il faut les en féliciter. Néanmoins, sur le plan général, les conditions de transport ne leur sont guère favorables. Ce sont, d'ailleurs, celles de toutes les usines situées loin des centres charbonniers, et Dieu sait si, les uns et les autres, nous en connaissons en Europe, particulièrement en Italie et en France.

Il est inutile de dessiner une carte, chacun sait ce qu'il en est au sein de la C.E.C.A.

Toujours est-il qu'à Luitpoldhütte on a essayé d'utiliser au mieux les moyens de production. On a mis à feu un bas fourneau qui permet d'utiliser des qualités de charbon médiocres, de diminuer, par conséquent, les besoins en coke pour une partie de l'usine, d'employer au mieux le charbon à coke relativement coûteux venu de la Ruhr, de manière à faire fonctionner, en même temps, un petit haut fourneau et un petit bas fourneau alimentant tous deux une usine à tubes de fonte centrifuges. Les sous-produits de la cokerie sont vendus dans la région. On a même utilisé les laitiers de façon extensive pour la fabrication de matériaux de construction également vendus sur place.

Par conséquent, les déchets, si j'ose dire, des fabrications essentielles ont été utilisés eux-mêmes dans des conditions optima, qui ont amélioré le rendement financier de l'ensemble de l'entreprise.

Enfin, le fait d'avoir accolé à la fonderie une usine à tubes spécialisée a permis de ne pas faire d'aciéries et de vendre directement les tuyaux de fonte, essentiellement sur le marché international, dans des conditions extrêmement avantageuses.

En ce qui concerne la Maximilianshütte, une politique assez comparable a été suivie. Suivant une tradition qui remonte à l'avant-guerre, l'utilisation de l'oxygène a été poussée au maximum, mais l'on a surtout construit une usine de tubes laminés sans soudure qui permet d'utiliser dans d'excellentes conditions une partie de l'acier liquide. Cette usine, l'une des plus modernes du monde, est presque entièrement automatique et le prix de la transformation de l'acier liquide en tubes est extrêmement bas, étant donné la haute productivité de l'outil.

On a su ainsi compenser intelligemment, par une transformation fort valable, le handicap relatif provenant des conditions de production de l'acier liquide.

Par ailleurs, l'usine a développé considérablement ses hauts fourneaux ; elle a amélioré leur technique au point de réduire de près de 10 pour 100 la mise au mille de coke par tonne de fonte.

On peut donc dire que les usines que nous avons visitées, malgré leur situation géographique défavorable, ont su tirer le meilleur parti de leur position.

Pourquoi ? On peut, à cet égard, philosopher. En fait, nous avons vu que les situations les plus pénibles, les plus difficiles, n'arrêtaient jamais les tempéraments volontaires et tenaces, pas plus que l'expansion d'un peuple courageux. Par là même, les qualités des habitants du pays dans lequel ces usines ont été installées ont prévalu sur les situations délicates nées de la coupure à laquelle j'ai fait allusion.

Ainsi, grâce à l'effort des dirigeants aussi bien que du personnel, la rentabilité de ces entreprises est comparable à celle des usines de la Ruhr.

Par ailleurs, peut-on considérer comme définitive la coupure économique entre l'Est et l'Ouest ?

Il y a quelques semaines, lors d'une réunion de la Commission des affaires politiques, M. le président Plevin a répondu négativement à cette question en faisant ressortir que le moment serait proche pour la C.E.C.A. d'entamer des discussions avec l'Est. L'assouplissement des règles qu'apportent, depuis quelques jours, les pays de l'Ouest au commerce avec l'Est, notamment avec la Chine, montre d'ailleurs qu'il y a une évolution politique à cet égard, ce qui fait penser que certaines difficultés d'écoulement commercial, nées de la coupure, devraient être levées dans les années à venir.

Cela dit, se pose un problème que je dois évoquer aujourd'hui, bien qu'il n'intéresse pas directement et au premier chef la Commission des investissements : celui des conditions de transports, notamment du charbon ou du coke, en ce qui concerne les usines considérées.

Sans doute, pourrait-on me dire que cette question regarde peu la Commission des investissements et concerne surtout la Commission des transports. Nous en sommes parfaitement

conscients. Il ne vient à l'idée d'aucun des membres de la Commission des investissements, d'intervenir dans le domaine de la Commission des transports. Néanmoins, la question doit être évoquée.

En effet, l'investissement dans les entreprises sidérurgiques quelles qu'elles soient — et même dans les autres entreprises de la Communauté — est évidemment lié, du point de vue de l'implantation des usines et de l'affectation des investissements, aux conditions de leur exploitation. Dans tout investissement, la question du coût des approvisionnements est déterminante.

Notre Commission ne pouvait donc pas ne pas évoquer cette question, ne serait-ce qu'en raison des investissements en cours dans les usines que nous avons visitées, des crédits qui ont été accordés à certaines d'entre elles — la liste en figure à la fin de notre rapport notamment à la suite, soit de l'emprunt américain, soit de l'emprunt suisse. Nous avons cependant pris la précaution — ainsi qu'il est précisé à la page 32 du rapport — de renvoyer l'ensemble de la question à la Commission des transports afin qu'elle nous donne ou vous donne son sentiment.

Nous avons également demandé à la Haute Autorité, compétente en la matière, dans la limite déterminée par le Traité, de nous faire connaître son point de vue.

Nous ne pouvions cependant pas ne pas évoquer cette question, même prudemment.

N'oublions pas également que nous avons été interrogés. Le premier document concernant le voyage de la Commission en Allemagne vise nommément de façon précise, la question des transports. Le rapport mentionne à la page 35, que les dirigeants de telle ou telle société sidérurgique que nous avons visitée ont cherché à connaître la réaction de la Commission des investissements à l'égard de leurs problèmes de transport.

Si celle-ci n'a pas pris de position en ce qui concerne les solutions — c'est là le domaine de la Commission des transports — elle n'a pas pu fuir entièrement le débat. Il ne lui a pas été possible, non plus, de ne pas évoquer la question sur le plan technique. Le problème des conditions de concurrence est, en effet, inscrit en clair dans le Traité dont l'article 67 dispose :

« Toute action d'un Etat membre susceptible d'exercer une répercussion sensible sur les conditions de la concurrence dans les industries du charbon ou de l'acier doit être portée à la connais-

sance de la Haute Autorité par le gouvernement intéressé. »

L'alinéa 2 de ce même article précise :

« Si l'action de cet Etat réduit les différences de coût de production en apportant un avantage spécial, ou en imposant des charges spéciales, aux entreprises de charbon ou d'acier relevant de sa juridiction par comparaison avec les autres industries du même pays, la Haute Autorité est habilitée, après consultation du Comité Consultatif et du Conseil à adresser à cet Etat les recommandations nécessaires. »

On nous a donc demandé si, du fait de la séparation de l'Allemagne en deux zones, les usines dont il s'agit étaient placées dans une situation qui leur permette d'en concurrencer d'autres, aussi bien allemandes qu'étrangères.

Comment pouvions-nous refuser de répondre dans ce rapport, alors que nous l'avions fait verbalement les 16 et 19 janvier en Allemagne ?

L'article 70 est également clair. Il reconnaît, en effet, que « l'établissement du marché commun rend nécessaire l'application de tarifs de transport du charbon et de l'acier de nature à offrir des conditions de prix comparables aux utilisateurs placés dans des conditions comparables ».

Or, les quatre usines en question sont toutes placées à proximité du minerai de fer et loin du charbon à coke classique ; elles se trouvent donc toutes dans des situations comparables.

Nous connaissons, à l'intérieur de la Communauté Européenne, d'autres usines, également éloignées de sources de charbons à coke et situées sur des terrains à minerai de fer. C'est le cas des usines luxembourgeoises et des usines françaises de Lorraine.

Par conséquent, la question qui nous a été posée n'est qu'un des aspects d'un problème plus général, à savoir la situation des usines sidérurgiques, implantées sur des terrains à minerai de fer — lequel, généralement peu riche, doit être traité de façon convenable — et qui sont à des distances comparables, en moyenne, des mines de charbon à coke classique.

A ce titre également, nous étions obligés, sinon de discuter à fond le problème et d'y apporter des solutions, du moins de répondre aux questions qui nous seraient posées, et qui n'ont pas manqué de l'être, comme vous le constaterez en vous

référant aux documents qui ont été publiés sur notre voyage à Nuremberg et à Hanovre.

Je ne voudrais pas, à cet égard, susciter une querelle quelconque en ce qui concerne la responsabilité ou la compétence des commissions.

M. Kapteyn, dans son rapport établi au nom de la Commission des transports, a bien fait ressortir, à la page 13, quelle était, à son avis, une des conclusions possibles en ce qui concerne les usines placées dans la situation que je viens d'évoquer. Il a précisé qu'il était nécessaire que se développent à côté d'elles des industries de transformation, lorsqu'elles étaient moins bien placées que d'autres, uniquement préoccupées de leur fabrication propre.

Autrement dit, M. Kapteyn a indiqué qu'à son avis l'orientation des usines de ce genre devait être poussée vers l'intégration verticale, de manière à compenser, par une meilleure transformation, le handicap partiel qu'elles pouvaient subir du fait que, pour les matières premières, le charbon notamment, elles pouvaient être légèrement moins bien placées.

A partir du moment où les deux Commissions ont, sur ce point, des vues aussi voisines, des préoccupations aussi semblables, il paraît difficile de nous refuser le droit d'avoir une opinion et il me semble donc souhaitable que, dans un tel domaine — ainsi que M. Kapteyn l'a fait au titre de la Commission des transports, en évoquant le problème de l'influence des coûts de transport sur les investissements — on parvienne à dégager, pour l'Assemblée comme pour la Haute Autorité, un certain nombre de règles susceptibles de permettre à la Haute Autorité, comme à la Commission des transports, de formuler des suggestions utiles dans l'intérêt général.

A cet égard, d'ailleurs, j'observerai, pour répondre à la préoccupation de M. Kapteyn, que le progrès technique compense, dans une certaine mesure, les difficultés que connaissent certaines usines en raison de leur situation géographique.

Sur ce point encore, il ressort du résumé des discussions que nous avons pu avoir, aussi bien à Nuremberg qu'à Hanovre, avec les dirigeants des entreprises sidérurgiques, qu'ils ont tous fait des efforts en vue de tenir compte de la situation.

M. Burkhardt, de la Maximilianshütte, nous a précisé que les efforts accomplis par son entreprise pour réduire la consommation de coke et

de ferraille, en raison de la situation locale et de la conjoncture future, et les investissements en cours ramèneraient de 1.050 kilos à 875 kilos de coke par tonne de fonte la mise au mille de coke pour les nouveaux hauts fourneaux.

Par conséquent, c'est le progrès technique, ce sont les efforts qui ont été réalisés dans le domaine de l'agglomération et de la concentration des minerais, ainsi que l'ensemble des aménagements apportés aux hauts fourneaux qui ont permis à M. Burkhardt de prendre une position optimiste en ce qui concerne la réduction de la consommation de coke et de ferraille.

Cette constatation est importante, car lors de la discussion, au mois de février dernier, des objectifs généraux, plusieurs d'entre nous ont présenté les mêmes observations quant à la nécessité pour la Communauté de réduire au plus tôt la consommation de coke et de ferraille par tonne produite, afin de faire aussi bien que nos compétiteurs ; nous visions, à l'époque, tant les Américains que les Russes.

De même, à Hanovre, M. Bheurlander avait marqué que les efforts qu'il avait pu faire dans le domaine de l'agglomération et de la concentration des minerais, des minerais pauvres en particulier, lui permettaient d'espérer sous peu de ne pas dépasser une consommation de 800 kilos de coke à la tonne de fonte, ce qui représente une réduction considérable par rapport à la moyenne occidentale actuelle.

Ainsi, sur le plan technique, des efforts sont entrepris. Comme, par ailleurs, les mêmes entreprises contrôlent, en aval, des usines de transformation, et reviennent à l'intégration verticale totale d'avant la guerre, qu'il s'agisse d'industries chimiques ou d'industries partiellement ou totalement mécaniques, on doit constater que les suggestions faites, en l'occurrence, par M. Kapteyn, sont, dans une certaine mesure, déjà suivies. C'est d'ailleurs bien ce que notre collègue a fait ressortir à la page 12 de son rapport reproduit dans le document n° 3061.

Je ne veux pas revenir, à cet égard, sur l'ensemble des observations contenues dans les trois rapports successifs qu'il a présentés au nom de la Commission des transports et qui tendaient à inviter la Haute Autorité à examiner la question au plus tôt et dans les meilleures conditions possibles. J'ajouterai, cependant, que la Haute Autorité, dans son cinquième rapport, a clairement pris position en faveur non pas de telle ou telle thèse, mais d'un examen approfondi de la question.

Dans le document qui nous a été remis il y a un mois, on lit, en effet, au paragraphe 144, que « la Haute Autorité a fait connaître aux gouvernements des Etats membres, le 9 mars 1957, son intention d'instituer auprès d'elle, par application des dispositions de l'article 46 du Traité, une commission d'économistes indépendants en vue d'une consultation sur le degré d'harmonisation des tarifs de transports qui est nécessaire au bon fonctionnement du marché commun ».

A cet égard — il me faut soulever une autre question — M. Kapteyn, au cours de la dernière réunion de la Commission des investissements, a montré que ces problèmes étaient si délicats qu'il fallait peut-être les placer sur un plan beaucoup plus élevé et plus large que celui des quatre usines visitées. Il a posé la question de savoir s'il ne convenait pas de faire ressortir nettement quelle pourrait être l'aide susceptible d'être apportée à telle ou telle usine du fait de l'existence de tarifs différents suivant les régions et également suivant les conditions de fonctionnement.

Ne valait-il pas mieux prévoir des subventions qui apparaîtraient clairement, soit dans les budgets nationaux, soit à l'échelle de la C.E.C.A. ? Chacun serait exactement renseigné et ne poserait plus alors la question de savoir si telle ou telle mesure tarifaire présente ou non un caractère discriminatoire.

Il est, enfin, un dernier aspect de la question que l'on ne saurait sous-estimer : c'est celui de l'éthique du Traité.

Le Traité est-il fondé uniquement sur le jeu d'une concurrence sans frein impliquant des aides plus ou moins apparentes ou camouflées accordées par les gouvernements à telle ou telle entreprise ? S'agit-il, au contraire, de l'emploi optimum des ressources de la Communauté en hommes, en capitaux, en investissements, ce qui présuppose une distribution équitable et raisonnée des mécanismes d'aide ou d'entraide faite, non plus à l'échelle nationale, mais d'un commun accord, *urbi et orbi*, chacun sachant ce qu'il en est ? Allons-nous à la concurrence brutale et totale ou recherchons-nous la coprosperité ?

L'un des objectifs fondamentaux du Traité est l'emploi optimum et la rémunération optimum, compte tenu que le terme « emploi » s'applique aussi bien aux hommes qu'aux investissements. Il semble qu'en la matière il ne faille pas faire prévaloir la forme sur le fond et que l'on doive

examiner le plus soigneusement possible les conditions dans lesquelles fonctionne l'ensemble des entreprises sidérurgiques de la Communauté au regard du coût des transports.

Nous avons déjà eu un exemple des résolutions qui peuvent être prises dans ce sens, à l'occasion du voyage qu'a fait la Commission des investissements en Italie. Votre Assemblée, à l'époque, a invité la Haute Autorité, compte tenu des observations formulées au début du rapport, à se pencher davantage sur le problème que pose la situation de certaines usines italiennes.

Pour nous, le problème est assez comparable, compte tenu de ce que nous avons fait ressortir à quel point des dirigeants dynamiques et doués de quelque imagination peuvent tirer le meilleur parti des moyens de production, quels que soient les lieux où ils se trouvent. Invitons donc la Haute Autorité à tirer de notre rapport toutes les conclusions utiles sur cet aspect des choses, car il y a une répercussion évidente de cet aspect sur la politique générale des industries sidérurgiques de l'ensemble de la Communauté. Invitons-la aussi à hâter les travaux de sa Commission d'experts afin que, le plus tôt possible, la Haute Autorité et l'Assemblée puissent se former une claire opinion des conditions dans lesquelles des avantages tarifaires ont pu, à tort ou à raison, être accordés à telles ou telles entreprises ou à tels ou tels pays de la Communauté.

Nous savons fort bien, en effet, que les problèmes que nous avons dû étudier pour les usines allemandes qui ont fait l'objet de notre visite se posent aussi, sur le plan tarifaire, en d'autres pays. Mais, dans le cas que nous avons envisagé, le problème est plus délicat encore, car lorsqu'on considère la situation des usines en cause — à laquelle je n'ai fait qu'une discrète allusion — on constate que les tarifs concernant les usines de la Basse-Saxe et du Palatinat sont demeurés à peu près constants depuis 40 ans, tandis que les usines placées dans des conditions comparables en d'autres régions ou en d'autres pays ont subi, en fonction des circonstances politiques, des variations extrêmement importantes.

Avant 1919 ou de 1940 à 1944, notamment, les usines de Lorraine ont profité de réductions tarifaires comparables à celles dont bénéficiaient et ont continué à bénéficier les usines de Basse-Saxe et du Palatinat ; ce fait prouve qu'à une époque parfois pénible pour nous des accommodements ont été recherchés pour des usines sidérurgiques lorraines éloignées des sources classiques de charbon.

Maintenant que les pays sont entrés dans une communauté, les problèmes doivent être considérés à l'échelle supranationale et non plus à l'échelle nationale. Ce qui pouvait être considéré comme valable à certaines époques déterminées, doit donc être envisagé dorénavant suivant une optique entièrement nouvelle.

C'est dans cet esprit que la majorité de la Commission des investissements, au sein de laquelle ont eu lieu des discussions difficiles que le rapport fait ressortir à la page 35, en mentionnant que la Commission n'a pas été unanime, c'est dans cet esprit, dis-je, que notre Commission demande à la Haute Autorité de bien vouloir, avec le concours de la Commission des transports, se pencher sur l'ensemble des questions telles qu'elles ont été évoquées incidemment à l'occasion de sa visite en Allemagne.

En terminant, je tiens, au nom de la Commission, à remercier les autorités allemandes qui ont facilité notre voyage, ainsi que les dirigeants des entreprises sidérurgiques et charbonnières qui nous ont fort bien reçus. Après avoir permis à la Commission de visiter leurs usines, ils m'ont accueilli plus tard pour discuter de la structure des prix de revient de leurs produits.

Teles sont, monsieur le président, messieurs, les observations que je tenais à faire à l'occasion de ce rapport, en exprimant l'espoir que l'Assemblée voudra bien adopter les conclusions de la Commission des investissements.

(Applaudissements.)

M. le président. — Je remercie M. Armengaud pour son exposé très détaillé et très intéressant.

J'ouvre la discussion.

M. Sabass a demandé la parole.

M. Birkelbach. — (A) Monsieur le président, puis-je me permettre de poser immédiatement une question au rapporteur ?

M. le président. — Je crois que cela est possible si M. Sabass ne s'y oppose pas. M. Sabass est d'accord ?...

Je vous donne la parole.

M. Birkelbach. — (A) Monsieur le président, j'ai pris connaissance de la remarque très intéressante de M. le rapporteur concernant la rentabilité des « Bayrische Hüttenwerke » ainsi que

des entreprises de Salzgitter ; cependant, je suis étonné de constater que le rapporteur ne parle pas des salaires payés dans les mines.

Un autre point me semble également insuffisamment éclairé. Tandis que dans les mines de Lorraine, il s'agit pour la plupart de travaux à ciel ouvert, il faut tenir compte, dans le cas qui nous intéresse, des profondeurs considérables auxquelles on travaille.

D'après moi, il faudrait compléter sur plusieurs points le tableau que le rapport fait de la situation de ces entreprises.

M. le président. — La parole est à M. Sabass.

M. Sabass. — (A) Monsieur le président, messieurs, au nom du groupe démocrate-chrétien de cette Assemblée, je prendrai brièvement position sur le rapport qui fait l'objet du document n° 33 et sur l'exposé verbal de M. le rapporteur.

Tout d'abord, je remercie M. le président de la Commission des investissements d'avoir proposé l'automne dernier, au cours d'une réunion de la Commission, d'entreprendre une visite des entreprises de la Communauté situées dans les régions périphériques de la République fédérale d'Allemagne et d'étudier ainsi sur place leur situation.

Accueillant cette suggestion, la Commission a pris la décision nécessaire, et c'est ainsi qu'elle a pu entrer en contact avec les personnalités dirigeantes et les administrations des entreprises, et surtout avec les travailleurs occupés dans les charbonnages et dans la sidérurgie.

Je remercie le rapporteur qui a non seulement noté minutieusement tout ce que nous avons pu voir lors de notre mission, mais encore entrepris, après avoir été désigné comme rapporteur, un nouveau voyage afin d'élucider auprès de certaines entreprises, en vue de la mise au point de son rapport, certaines questions restées douteuses.

Le voyage d'étude a été entrepris par la Commission des investissements de notre Assemblée. Les entreprises que nous avons visitées, et qui avaient ainsi pour la première fois l'occasion de prendre contact avec des représentants de la Communauté, en ont tout naturellement profité pour leur poser les questions les plus variées et surtout pour formuler les désirs spéciaux des divers bassins ou de leurs entreprises.

Dans son rapport, notre rapporteur a essayé de se limiter aux objectifs qui, d'après leur ca-

ractère, relèvent de la compétence de la Commission des investissements ; cependant, je dois dire très sincèrement qu'il a succombé à maintes tentations de s'en écarter.

En ce qui concerne ses dernières déclarations sur le problème des transports et la politique des tarifs, nous sommes sans doute unanimes à penser qu'il s'agit là d'un domaine qui est du ressort de notre Commission des transports ; mais, d'autre part, il va sans dire qu'au cours d'un voyage de cette sorte on ne peut pas se maintenir dans le cadre strict des compétences et le rapporteur a donc bien fait d'effleurer aussi les problèmes en question.

J'en arrive maintenant au rapport écrit que nous avons sous les yeux.

Nous sommes reconnaissants à M. le rapporteur d'avoir précisé dès le début, c'est-à-dire dès le paragraphe 5, l'historique de ces régions périphériques.

Son exposé part de l'accord signé en 1945 à Potsdam aux termes duquel il s'agissait de garantir l'unité économique de l'Allemagne. Le rapporteur s'arrête ensuite sur les conséquences de la réforme monétaire qui s'est faite en 1948 dans la République fédérale et conclut fort justement qu'après 1948 une frontière a été tracée au cœur de l'Allemagne, la frontière des zones, qui devait avoir dans l'esprit de certains le caractère d'une véritable frontière politique. En effet, le trafic des voyageurs et des marchandises a été interrompu — et il l'est encore constamment — de même que l'approvisionnement en gaz, en eau et en électricité des deux côtés de cette frontière artificielle.

Nous sommes résolus à considérer que cette situation n'est pas définitive et nous cherchons à établir les communications entre les habitants des deux zones en leur accordant des facilités. Obligés de considérer ce territoire et les entreprises qui y sont situées du point de vue de la Communauté, nous constatons qu'après 1945 et après 1948 ces entreprises se sont trouvées dans une situation économique exceptionnellement difficile et que, si les difficultés ont pu être allégées d'une part, elles se sont aggravées d'autre part.

Le Gouvernement fédéral a déclaré le territoire situé sur une profondeur d'environ 40 km à l'ouest de cette frontière zonale et s'étendant sur une longueur de 1.500 km, région périphérique ou territoire exigeant des mesures particulières d'aide (Notstandsgebiete). Le Gouvernement fé-

déral ainsi que les gouvernements des Laender de Schleswig-Holstein, de Basse-Saxe, de Hesse et de Bavière ont substantiellement aidé les entreprises situées dans cette zone, de même que les personnes qui y habitent, et ils poursuivent leur action ; le rapporteur a d'ailleurs souligné ces mesures d'aide.

D'autre part, il faut reconnaître — et ceci est un fait très important — que nous ne sommes toujours pas à même de créer dans ces régions périphériques des conditions économiques saines et stables ni pour leurs habitants ni surtout pour les entreprises sidérurgiques et charbonnières.

Cette impossibilité s'explique tout d'abord par le fait que nous sommes tenus de prendre en considération les diverses mesures imposées par les autorités des régions situées de l'autre côté de la frontière interzonale et ensuite par le fait que de très nombreux réfugiés ont pénétré à travers les régions périphériques dans la République fédérale, et cela non seulement en 1945 et immédiatement après, mais plus tard également et même encore de nos jours. C'est tout d'abord dans les entreprises situées à proximité de la frontière interzonale — je veux dire de notre côté — que ces réfugiés trouvent du travail et peuvent gagner leur vie.

Sur les quelque 50 millions d'habitants que compte la République fédérale d'Allemagne, il y a près de 12 millions d'expulsés et de réfugiés. Rien que l'année dernière, environ 400.000 personnes se sont réfugiées en territoire fédéral, venant de la zone d'occupation soviétique. La plupart d'entre elles ont commencé par se fixer dans l'orbite de ces entreprises situées immédiatement à la frontière interzonale.

Tandis que le gouvernement fédéral et les gouvernements des Laender dispensent leur aide dans les plus divers domaines, les effets de cette action se trouvent neutralisés par certains phénomènes qui échappent à l'influence des entreprises. Comme nous avons pu le constater nous-mêmes sur place, le pourcentage des réfugiés travaillant dans les équipes des charbonnages et de la sidérurgie des régions périphériques oscille entre 33 et 40.

Aussi le rapporteur a-t-il parfaitement raison d'affirmer au paragraphe 25 de son rapport que votre Commission a eu l'occasion de mieux connaître et de mieux comprendre les ressentiments et l'amertume que provoquent dans ces régions les difficultés auxquelles se heurtent non seulement les hommes, mais aussi les entreprises.

En revanche — et je l'affirme sans ambages — il commet une erreur lorsqu'il affirme que la Commission avait pour tâche de constater si la situation des entreprises de ces régions périphériques n'a pas été aggravée par les mesures que la Communauté a prises.

Monsieur le président, messieurs, jusqu'à présent j'ai toujours pensé que l'activité de la Communauté avait pour but de favoriser les entreprises charbonnières et sidérurgiques et d'en améliorer le statut économique. On devrait donc s'attendre à ce qu'il en aille de même dans les régions périphériques. Il est parfaitement naturel que le mécontentement et l'amertume dont parle M. le rapporteur se traduisent par de nombreuses revendications que nous avons d'ailleurs entendu formuler lors de nos visites.

Les entreprises que nous avons visitées ont dû en tout premier lieu se soucier de réorganiser leurs débouchés. Autrefois, ceux-ci étaient situés autour des centres de production; c'est ainsi que 55 % de la production de la Maxhütte était jadis écoulée dans les régions actuellement détachées.

D'autre part, les entreprises ont dû tenir compte du fait qu'elles ne pouvaient plus s'approvisionner qu'en Occident, les livraisons en provenance des régions situées au-delà de la frontière interzonale étant interrompues.

Enfin, elles ont été obligées de prendre des mesures additionnelles en faveur des réfugiés dont je viens de signaler l'affluence. En effet, les travailleurs qui se présentent dans ces entreprises manquent généralement de tout et n'ont naturellement pas de gîte; par conséquent, les entreprises doivent avant tout — et ceci est leur devoir social — faire en sorte que ces réfugiés puissent se fixer dans les régions périphériques, grâce à la construction d'habitations dites pour réfugiés, afin que la main-d'œuvre leur reste acquise.

Ces trois sortes de difficultés, dont on ne saurait exagérer la gravité, s'accroissent encore du fait que les entreprises ou les concentrations que nous avons pu visiter ont perdu une partie de leurs installations par suite du tracé de la ligne frontière interzonale. A Helmstedt, par exemple, nous avons pu constater que cette ligne passe au milieu d'une exploitation minière travaillant à ciel ouvert. Un autre exemple est celui de la fabrique à tubes de Haidhof qui s'approvisionnait autrefois en combustible provenant de l'Allemagne centrale et de la Tchécoslovaquie. On peut

citer aussi le complexe de la Maximilianshütte dont faisait jadis partie le groupe d'entreprises d'Unterwellenborn en Thuringe qui est actuellement détaché, lui aussi, de l'ensemble et perdu en tant que capacité de production.

On aperçoit ainsi que les entreprises situées dans les régions périphériques se trouvent non seulement handicapées par les difficultés qu'engendre la situation politique, mais également atteintes dans leur volume et dans leur équilibre intérieur.

Notre Commission et l'Assemblée Commune devraient se donner pour tâche d'établir, sur la base des renseignements recueillis au cours des visites, dans quelle mesure l'Assemblée ou les autres institutions de la Communauté pourraient venir en aide aux entreprises charbonnières et sidérurgiques des régions périphériques. En ce qui concerne les conseils d'administration, les directions et la main-d'œuvre, ces entreprises relevaient jusqu'à présent de la seule protection du gouvernement du Land intéressé et du Gouvernement fédéral. Or, voici que pour la première fois un groupe de porte-parole de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier s'est présenté dans ces parages et son apparition a suffi à susciter certaines espérances. Je vous rappelle à titre d'exemple la façon dont nous avons été reçus à la station de chemin de fer de l'usine de Haidhof; le rapporteur vous a dit les espoirs que nous y avons fait naître. Du moment que nous les trouvons justifiés, notre Assemblée devrait à son tour s'efforcer de tenir compte des justes aspirations des entreprises travaillant dans les régions périphériques.

En ce qui concerne l'industrie sidérurgique, les problèmes et les tâches que les directions de ces entreprises doivent affronter se situent à l'heure actuelle sur deux plans: d'une part, l'approvisionnement en ferraille — cela est surtout vrai pour les entreprises minières bavaroises — et, d'autre part, la politique tarifaire sur laquelle le rapporteur s'est arrêté plus longuement.

Avant la création du marché commun, le Land de Bavière disposait d'une réserve de ferraille considérable, si bien qu'il n'était pas difficile d'approvisionner la sidérurgie en ferraille de provenance locale. Or, après l'ouverture du marché commun, en 1953, les frontières nationales relativement étroites qui entourent la Bavière et l'Allemagne en général ont été assouplies en ce qui concerne l'achat de la ferraille, et de nos jours tous les six pays membres sont à même d'acheter en Bavière.

Il en est résulté que, surtout à la suite du développement de l'industrie sidérurgique de l'Italie du Nord, de gros achats de ferraille ont été négociés également dans l'Allemagne méridionale ; de là, une réduction des disponibilités pour les entreprises sidérurgiques situées en Bavière même. Tout d'abord, l'on a enregistré des hausses de prix, mais celles-ci sont maintenant neutralisées en partie par la caisse de péréquation de la ferraille à Bruxelles.

En ce qui concerne le problème des tarifs sur lequel M. le rapporteur a insisté, je serai plus bref. A mon sens, l'interprétation de l'article 67 du Traité ne permet pas de considérer la politique tarifaire, c'est-à-dire les tarifs particuliers établis tant à Salzgitter que pour la Maxhütte, du point de vue auquel le rapporteur s'est placé. En principe, c'est l'article 70 du Traité qui régit la formation des tarifs. Aux termes des trois premiers alinéas, il faut s'appliquer à éliminer toute discrimination, l'objectif étant de parvenir à une politique tarifaire harmonisée dans les six Etats membres. Mais, d'autre part, l'alinéa 4 de ce même article reconnaît parfaitement le pouvoir souverain des gouvernements des Etats membres en matière de tarifs ; c'est pourquoi il est loisible aux gouvernements d'édicter des mesures spéciales en cette matière.

Mon groupe politique, dont j'exprime ici l'opinion, défend le point de vue selon lequel l'objectif général ne se trouve pas compromis du fait que, pour des raisons particulières, des aides locales sont accordées dans ce domaine. Nous considérons donc que la politique tarifaire qui est actuellement suivie dans les régions périphériques n'est pas incompatible avec le Traité.

Après avoir signalé le point de vue du groupe démocrate-chrétien, je rappellerai l'avis, à peu de chose près conforme au nôtre, de M. le rapporteur, tel qu'il est énoncé à la fin du paragraphe 28 de son rapport. Il déclare très justement que la Commission des transports et la Haute Autorité doivent examiner cette question avant que d'autres organismes et services se prononcent.

Au début du paragraphe 29 de son rapport, M. le rapporteur rappelle que les avis de la Commission étaient partagés en ce qui concerne l'exposé qu'il venait de lui faire. Vous avez pu déduire de mon propre exposé que, sur ce point, mon opinion diffère de la sienne.

Estimant que l'organisation d'autres voyages d'études réponde, en principe, à l'intérêt de la

Communauté aussi bien qu'à celui des entreprises, il me paraît plus rationnel que, dans nos voyages et dans l'élaboration de nos rapports, nous restions dans le domaine qui relève de la compétence de la commission intéressée, abandonnant aux commissions qualifiées l'examen des problèmes qui surgissent en marge et dont nul ne songe d'ailleurs à nier l'existence.

Voici comment je crois pouvoir résumer mon avis sur la signification que ce voyage d'étude peut avoir pour nous, c'est-à-dire pour la Communauté et sa Commission des investissements d'une part, et pour les entreprises d'autre part.

1. — Nous avons constaté que grâce à l'énergie du peuple allemand, dont le rapporteur a parlé également, des entreprises modernes — sidérurgie, mines de fer, lignite — et travaillant parfaitement bien ont de nouveau été créées ces dernières années dans les régions périphériques.

Je compléterai cette constatation de M. le rapporteur en faisant remarquer qu'une partie des entreprises, notamment celles de Salzgitter, ont été démontées après 1945 pour des raisons politiques. A l'époque, les dommages causés par ces démontages se sont élevés à plus d'un milliard de DM. Depuis lors, des entreprises nouvelles et modernes ont pu être établies sur les fondements des usines démontées. Bien que dans notre Communauté nous n'ayons pas à nous occuper de questions purement politiques, nous voyons cependant très clairement comment des avantages d'ordre économique peuvent s'offrir à la suite de décisions tout à fait étrangères aux considérations économiques.

2. — Nous avons constaté que d'importants travaux de recherche technique sont poursuivis dans les régions de Peine et de Salzgitter ainsi qu'en Bavière. Autant que je sache, la Luitpoldhütte est la seule entreprise métallurgique de la République fédérale qui ait largement introduit la méthode du bas fourneau et qui continue à l'appliquer à titre expérimental. La Communauté devrait favoriser de tels travaux techniques de perfectionnement et de développement en leur accordant une aide financière généreuse.

3. — Nous avons constaté en outre que c'est justement dans la région de Salzgitter, plus exactement à Gifhorn-Peine, que la prospection des gisements de minerai, entreprise sur une grande échelle, a donné de bons résultats. L'on y a trouvé à une profondeur allant de 1.000 à 1.200 mètres des gisements permettant d'extraire du minerai de fer pauvre en silice et dont la teneur en fer est en moyenne de 30 %.

Les gisements découverts jusqu'à ce jour sont si importants que la Gewerkschaft Konrad et la Gewerkschaft Anna, qui ont procédé aux forages, ont l'intention de construire, après forage d'un puits d'essai, 10 à 12 puits d'exploitation, d'une capacité de 3.000 tonnes par jour ; nous pouvons donc admettre que, si ces travaux se développent normalement, nous verrons surgir là-bas, dans une dizaine d'années, un important centre minier dont la production permettra non seulement d'alimenter la métallurgie de la République fédérale, mais aussi de fournir à la Communauté de fortes quantités de minerai dont le transport sera relativement moins long et les prix relativement plus avantageux.

Enfin, nous avons visité les installations Krupp-Renn à Salzgitter. Utilisant du déchet de charbon, on y fond des loupes en partant du minerai pauvre ; ces loupes sont employées ensuite dans les hauts fourneaux. Cette installation offre donc deux avantages ; elle permet de mieux utiliser le minerai pauvre et de faire une économie de coke.

Nous avons appris à la Commission des investissements qu'une autre installation de ce genre est en construction dans la Ruhr, la Haute Autorité ayant accordé à cette fin une somme de 3 millions de dollars provenant de l'emprunt suisse. Tenant compte des expériences faites à Salzgitter, nous devrions nous efforcer de mobiliser d'autres fonds pour la construction de la deuxième installation Renn.

Au cours de notre visite, nous avons également vu se poser le problème des tarifs. Il faudrait laisser à la Commission des transports le soin de décider si les tarifs AT 6 B 30 à 33 sont les tarifs indiqués.

Monsieur le président, messieurs, parvenu à la fin de l'exposé de notre avis sur ce rapport, je propose à l'Assemblée, en guise de conclusion, d'entreprendre à l'avenir de fréquents voyages d'études comme celui qui a conduit la Commission des investissements en janvier dernier dans les régions périphériques de la République fédérale d'Allemagne, car des voyages de cette sorte créent un lien entre la Communauté et les entreprises et renforcent chez les ouvriers et les employés le sentiment et la conviction que nous œuvrons pour eux.

(Applaudissements.)

(M. Vanrullen remplace M. Furler au fauteuil de la présidence.)

PRESIDENCE DE M. VANRULLEN

Vice-président

M. le président. — La parole est à M. Kapteyn.

M. Kapteyn. — *(N)* Monsieur le président, c'est à juste titre que le rapporteur nous a dit que les conditions de transports intéressent au premier chef la Commission des transports. J'ajoute tout de suite que le rapporteur me semble cependant s'y être intéressé assez longuement. Je crois même l'avoir entendu citer mon nom pas moins de cinq ou six fois à ce propos. Un moment, j'ai même eu l'impression que c'était la voix de ma conscience qui me parlait ; c'est pourquoi je crois nécessaire d'intervenir, tout en m'efforçant de toucher le moins possible à la question des tarifs considérés pour eux-mêmes.

Ces derniers temps, il a beaucoup été question des conditions de transport. Je vous rappelle par exemple deux excellents articles que le journal *Le Monde* consacrait récemment à cette question.

Dans l'étude de ce problème, il faut prendre comme point de départ l'évolution historique. Quelle était, en effet, la situation ? On admettait généralement que l'industrie sidérurgique, qu'un haut fourneau, devait se trouver à proximité du charbon, parce que le transport du minerai coûtait moins cher que le transport du charbon. C'est souvent le sort des théories que d'être dépassées depuis longtemps et de garder pourtant des partisans obstinés. Mais il a été démontré depuis lors, ne serait-ce que par l'exemple des hauts fourneaux néerlandais situés à l'embouchure de l'IJ, qu'on ne peut plus dire que la meilleure situation, pour un haut fourneau, soit d'être à proximité du charbon, car il se peut qu'en étant situé au bord de la mer sa position soit au moins aussi avantageuse : le transport du charbon est peut-être un peu plus cher, mais des économies peuvent être faites sur celui du minerai.

Dans ce même ordre d'idées, je vous signale que notre Communauté se trouvera placée sous peu devant une autre question. N'ayant pas suffisamment de ferraille, nous en serons réduits à en importer d'outre-mer, ce qui modifiera du tout au tout les conditions d'emplacement, car alors les frets de la ferraille joueront aussi leur rôle. Or, la situation dans laquelle nous sommes résulte des conditions historiques. En Allemagne, le bassin de la Ruhr a été le théâtre d'un grand développement de l'industrie sidérurgique, mais

le Gouvernement allemand, obéissant à des motifs sociaux et économiques, a cru devoir décentraliser cette industrie, également dans le souci de stimuler le développement de certaines régions défavorisées. Cette situation s'explique plus par le fait que l'on trouve du minerai de fer çà et là en Allemagne.

Une sorte de politique des transports a été appliquée et je suis tenté de dire qu'elle l'a été depuis des dizaines d'années. C'est ainsi, comme le dit très justement le journal *Le Monde*, que l'Alsace-Lorraine a fait partie jusqu'en 1914 du territoire bénéficiant de tarifs particulièrement avantageux.

Maintenant, nous avons la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier ; et, comme M. Monnet l'a souvent répété, il est nécessaire de modifier les courants traditionnels et de procéder à une meilleure division du travail. Ce que nous voulons en somme, c'est normaliser autant que possible les conditions de concurrence pour toutes les entreprises de la Communauté.

En considérant de ce point de vue les tarifs allemands, il y a tout d'abord un aspect juridique à retenir. Ces tarifs constituent-ils une discrimination interdite en vertu du deuxième alinéa de l'article 70 du Traité ou bien sont-ils du nombre des mesures tarifaires dites « spéciales » à l'application desquelles la Haute Autorité peut donner son accord en certaines circonstances ?

La Commission des transports n'en est pas encore arrivée à pouvoir déclarer que ces tarifs appartiennent à tel ou tel groupe. Mais quelles sont alors les conclusions auxquelles la Commission des transports est parvenue ? Son avis est que plusieurs questions se posent à propos de ces tarifs.

Première question : Veut-on à tout prix instaurer une division du travail en vertu de laquelle on produit là où on peut le faire le plus économiquement ? Croit-on pouvoir faire prévaloir cette thèse dans la Communauté sans provoquer des répercussions qui la rendraient tout simplement inacceptable ?

Deuxième question : Croit-on que les tarifs spéciaux accordés à des régions moins développées doivent être éternels ? Est-il nécessaire qu'ils aient un caractère permanent ? Ne pourrait-on pas estimer qu'ils doivent être temporaires ?

On pourrait rétorquer qu'ils ont été appliqués depuis trop longtemps. Dans ce cas, il faudra déterminer pendant combien de temps ils pourront être maintenus. En effet, il se pourrait qu'une industrie s'oriente vers la fabrication de produits finals au point d'être capable de supporter les charges normales du transport du charbon dont elle a besoin.

Je crois bien avoir entendu dire dans une industrie, lors de notre voyage en Allemagne, que cette possibilité existe réellement. C'est alors une question d'investissements qui se pose, et on ne peut pas y voir simplement une affaire de suppression d'un tarif ; aussi la Haute Autorité devrait-elle étudier l'opportunité d'aider au plus tôt cette industrie, d'une manière ou d'une autre, à s'orienter vers une fabrication qui permettrait de lui appliquer des tarifs normaux.

Une troisième question se pose du fait que certaines de ces industries sont situées à proximité de la zone orientale. Nous voyons ici pointer le problème de la division de l'Allemagne. Il est bien évident que, le jour où l'Europe a admis que cette division ne peut être que provisoire et qu'il faut s'efforcer de réunir les deux parties de l'Allemagne, ces industries ne peuvent pas être provisoirement abandonnées à leur ruine pour avoir perdu le contact avec leur arrière-pays. Certaines mesures doivent être prises pour les aider jusqu'à ce que les deux parties de l'Allemagne soient réunies.

Les tarifs posent encore un autre problème : celui des ports de mer. Je comprends fort bien que certains en exagèrent l'importance et que d'autres ne lui en attribuent pas assez. Il n'empêche que le problème existe et que, là encore, la division de l'Allemagne joue un rôle. Vous admettez comme moi que la Communauté ne saurait vouloir profiter de la division de l'Allemagne pour laisser s'ensabler provisoirement des ports tels que Hambourg, Brême et Lübeck.

J'estimais devoir évoquer ces problèmes, car je crois que la décision que la Haute Autorité devra prendre n'est pas juridique en premier lieu ; la décision devra être essentiellement d'ordre économique. Ce sont des questions qu'il faudra envisager sérieusement ; il faudra voir le point de vue que la Haute Autorité adoptera en définitive dans la question de l'établissement des entreprises ; il faudra préciser ce que l'on veut obtenir en fin de compte. Je demande donc à l'Assemblée de ne pas prendre position sur ce point. Le problème est beaucoup plus compliqué qu'il n'y paraît à première vue.

Il y a bien plus que la simple question de savoir si l'on est en règle avec le Traité. En tout cas, il est une solution contre laquelle je tiens à vous mettre en garde : la solution que *Le Monde* recommande et dont j'ai entendu parler ailleurs aussi. Ses partisans font état du fait que l'industrie sidérurgique française doit subir chaque année une perte de deux milliards parce qu'elle n'a pas les mêmes tarifs que les entreprises allemandes.

Je crois que le point de départ est faux. Il ne s'agit pas d'avoir moins de bénéfices parce qu'on n'a pas les tarifs en question. Le vrai point de départ, c'est de constater les avantages que l'industrie allemande en recueille et d'en retirer ce qu'il faut pour tenir compte des circonstances dans lesquelles se trouve l'industrie allemande.

Supposons que l'on abaisse le tarif également pour la Lorraine ; il serait dès lors tout à fait naturel de faire des suggestions qui me paraissent cadrer avec notre hypothèse et de proposer que les industries allemandes et françaises, qui bénéficient ensemble de ces tarifs, rassemblent les fonds nécessaires pour que les mêmes tarifs soient appliqués en faveur des industries italiennes qui se trouveraient autrement très défavorisées.

Monsieur le président, c'est là tout ce que je croyais devoir dire de ces tarifs ; je l'ai dit à regret, mais j'y ai été incité par notre collègue qui nous a présenté le rapport.

(*Applaudissements.*)

M. le président. — La parole est à M. De Block.

M. De Block. — (N) Monsieur le président, je serai très bref et je m'abstiendrai donc soigneusement de parler des tarifs. Cette question n'est pas encore au point et nous attendrons encore longtemps une solution qui satisfasse l'ensemble de la Communauté.

J'admets volontiers que les industries situées dans les régions que nous avons visitées doivent faire face à de très graves difficultés. Je ne m'y attarderai cependant pas, car j'ai l'impression que les quatre entreprises que nous avons vues se sont remarquablement tirées d'affaire jusqu'ici. Je leur rends hommage pour la manière dont elles se sont redressées et la rapidité de leur redressement.

Mon intention n'est pas davantage de critiquer le rapport de M. Armengaud ; il reflète bien le

voyage d'étude que nous avons fait. Evidemment, il n'est pas assez complet, mais il était impossible d'en faire plus sans ajouter encore un très volumineux rapport aux nombreux documents que nous avons déjà reçus.

C'est ainsi que le rapport reste muet sur les salaires et les conditions de travail, la Commission des investissements ayant estimé qu'il appartenait plutôt à la commission compétente d'étudier ces questions. Nous avons entendu les remarques de M. Kapteyn au sujet des transports ; la discussion aurait été encore plus nourrie si les problèmes sociaux avaient également été traités dans le rapport.

J'ai été frappé par quelques points dont je voudrais vous entretenir.

L'un a trait au minerai de fer dans les régions que nous avons visitées, surtout dans le voisinage de la frontière, comme à Salzgitter.

Ce minerai a deux caractéristiques : non seulement c'est un minerai pauvre (25 à 30 %), mais en outre il est difficile à extraire, l'exploitation étant souterraine. Dans les mines que nous avons visitées, l'exploitation a lieu à une profondeur de 100 à 125 mètres, mais il paraît qu'il y a des mines où l'exploitation doit se faire beaucoup plus bas. Naturellement, l'extraction de ce minerai coûte plus cher que l'exploitation à ciel ouvert.

Il s'agit maintenant de voir si la Haute Autorité doit encourager l'extraction de ce minerai. Ma réponse est affirmative. J'ai le sentiment que la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier doit se servir de toutes les matières premières dont l'exploitation est possible. Mais c'est là une politique qui ne doit pas être suivie à n'importe quel prix. Nous ne devons en aucun cas nous laisser séduire par une politique d'isolement ; au contraire, nous devons faire en sorte que la Communauté puisse suivre une politique de la porte ouverte vis-à-vis des autres pays.

Il ne saurait être question de subventionner l'extraction de ce minerai, car ce serait incontestablement faire fausse route. J'admets la possibilité et le devoir d'aider ces exploitations, ce qui a d'ailleurs déjà été fait, et j'en parlerai tout à l'heure.

J'ai surtout été impressionné de voir que les industriels ont pu reconstituer très rapidement leurs entreprises et qu'ils ont réussi à résoudre des problèmes extraordinairement difficiles.

En ce qui concerne la sidérurgie, Salzgitter prouve que nous ne devons pas craindre de créer de très grandes industries ; à mon avis, c'est en partie à cause de ses dimensions que l'entreprise de Salzgitter est capable de concurrencer à armes égales d'autres entreprises.

Je crois que cet exemple doit servir de leçon et qu'il nous faut faire en sorte que de grandes entreprises se créent non seulement en Allemagne, mais aussi dans les autres pays de la Communauté. S'il n'en était pas ainsi, l'Allemagne pourrait un jour jouer un rôle prépondérant en matière de production sidérurgique, ce que nous devons éviter dans notre Communauté.

Il me paraît utile de considérer spécialement le problème du taux de l'intérêt. On nous a dit avec insistance que ce taux est trop élevé ; il paraît que les entreprises doivent actuellement payer un intérêt de 8 % sur le marché des capitaux. Or, tout le monde admettra qu'aucune exploitation normale n'est possible quand l'entreprise doit verser un intérêt de 8 % et procéder de plus aux amortissements nécessaires. Cet intérêt est trop élevé, surtout si on le compare à celui que paient les pays concurrents sur le marché international et qui est inférieur à 8 %.

Force nous est de constater que, sur ce point, le secteur privé n'est pas à la hauteur de sa mission. En effet, l'équité exigerait que le secteur privé fournisse lui-même les moyens d'agrandir des entreprises privées. Or, la Haute Autorité a dû intervenir en octroyant des prêts à un taux d'intérêt réduit. Elle a prêté à 5 7/8 %, soit environ 2 % de moins. Malheureusement, ses moyens étant limités, elle ne peut donner satisfaction à tous ceux qui la sollicitent.

Le problème qui se pose, non seulement pour l'Allemagne, mais encore pour les autres pays de la Communauté, est le suivant : selon quelles méthodes peut-on procurer à l'industrie des fonds à un taux aussi réduit que possible ?

La plupart des pays de la Communauté devant affronter la concurrence sur le marché international, il nous faut veiller à ce que les conditions de cette concurrence soient égales. Or, l'une des plus importantes de ces conditions est l'octroi de crédits à bon marché. En effet, un très gros effort doit être fait si nous voulons nous trouver à égalité avec les autres pays, surtout avec les Etats-Unis.

J'en viens ainsi, monsieur le président, à ma dernière observation. Il a beaucoup été question

de la recherche technique. Je crois que l'exemple de Salzgitter, où nous avons visité plusieurs entreprises, démontre que la recherche technique rend surabondamment les fonds qu'on lui consacre. J'ai la conviction que dans les régions où l'on ne peut extraire qu'un minerai pauvre et dont l'exploitation est plus coûteuse que celle du minerai riche, on ne serait jamais parvenu à s'en servir si l'on n'avait pas procédé aux recherches techniques nécessaires. Ce sont elles précisément qui ont permis de trouver les moyens d'utiliser le minerai dans de bonnes conditions de concurrence.

A cet égard également, la Haute Autorité peut aider tous les pays. Elle peut encourager la recherche technique en lui accordant de plus larges subsides ; ainsi nos pays, pauvres en matières premières — car c'est bien là le grand problème qui se pose à l'Europe — parviendront-ils à compenser leur pénurie de matières premières par l'effort de leurs savants, par la recherche et l'expérimentation.

Nous aurons alors rendu un service à la Communauté et le voyage dans la région de Salzgitter aura non seulement contribué à améliorer la situation de l'industrie en Allemagne — nous sommes une communauté et nous ne pouvons pas vouer notre attention à un seul pays — mais encore servi l'industrie sidérurgique de tous les pays de la Communauté par les enseignements et le regain de vitalité qu'il lui aura apportés. Agissant de cette manière, nous améliorerons en même temps la situation des travailleurs de la sidérurgie.

(*Applaudissements.*)

M. le président. — La parole est à M. Schöne.

M. Schöne. — (*A*) Monsieur le président, messieurs, je suis très reconnaissant à M. Armengaud de la réserve qu'il a faite dans son rapport en disant qu'une commission s'était occupée en l'occurrence de questions qui dépassent la sphère de sa compétence. Mais je suppose que la Commission des transports ne nous en voudra pas trop de nous être hasardés sur ses terres, quitte à nous reprocher d'avoir laissé quelques erreurs se glisser çà et là. Je ferai à ce propos quelques remarques d'ordre technique afin de prévenir des malentendus ; c'est là d'ailleurs l'unique raison pour laquelle j'ai demandé la parole.

Tout d'abord, je rappelle ce que M. Sabass vient de dire : il s'agit du groupe des tarifs 6 B 30 à 33. En réalité, il s'agit non pas d'un groupe de tarifs, mais de plusieurs tarifs séparés, car il

n'est pas exact de dire, comme le fait le rapport, que pour le cas où des tarifs spéciaux sont appliqués pour le charbon, les chemins de fer fédéraux allemands prescrivent le transport par trains complets. Tel n'est par exemple pas le cas de 6 B 30 et ne l'est qu'en parti pour 6 B 32 et 33.

Permettez-moi de faire une remarque à propos de la parité des conditions pour les entreprises que M. Armengaud a soulignée.

Si je ne me trompe pas, il songeait notamment au Palatinat et à la Lorraine. Bien entendu, il existe en réalité des différences considérables, d'abord en ce qui concerne la situation à proximité de la frontière des zones, puis en raison du partage que certains territoires du Palatinat ont été forcés de subir un sort qui, grâce à Dieu, a été épargné à d'autres régions.

Mais je n'insisterai pas sur ce point et me bornerai à faire remarquer que l'on ne peut pas parler simplement de parité de conditions puisque, pour son approvisionnement en combustibles, le Palatinat dépend de la Ruhr, tandis que la Lorraine est à même de s'alimenter pour une grande part dans ses propres mines.

Encore une remarque, si vous le permettez. M. Armengaud a dit qu'en Basse-Saxe et dans le Palatinat les mêmes tarifs étaient appliqués depuis quarante ans environ, tandis qu'en Lorraine ils ont subi de fréquentes modifications. Cela est en effet parfaitement exact, et je tiens à le dire. C'est justement parce que dans les transports de charbon vers la Lorraine, les chemins de fer fédéraux allemands sont entrés en concurrence avec la ligne belge, plus longue mais moins onéreuse, que la sidérurgie lorraine obtient un avantage tarifaire qui représente une réduction d'environ 20 %, si on le mesure au tarif 6 B 1 théoriquement calculé pour le transport vers Thionville.

Monsieur le président, j'ai cru devoir faire ces quelques remarques d'ordre technique à propos du problème qui nous intéresse. J'ajoute que je suis très reconnaissant à M. Armengaud pour l'excellent rapport qu'il nous a présenté sur le voyage d'étude de la Commission des investissements.

M. le président. — La parole est à M. le rapporteur.

M. Armengaud, rapporteur. — Je désire répondre brièvement aux deux questions principales qui m'ont été posées.

L'une concerne le progrès qui a pu être réalisé sur le plan technique et je remercie M. De Block de l'avoir posée. Il y a là un exemple pour les autres entreprises de la Communauté ; il fait ressortir que les nouvelles techniques mises en œuvre ont permis de pallier certaines difficultés.

La seconde question concerne le problème des transports. Je répondrai simplement que, selon la majorité de notre Commission, celle-ci n'a pas eu l'intention d'intervenir dans le domaine de la Commission des transports, mais qu'elle se devait de relever les variations de tarifs de transport constatées depuis plusieurs années entre les différentes usines de la Communauté, par rapport notamment soit à la période précédant immédiatement l'existence de la Communauté, soit à d'autres époques antérieures de l'histoire de l'Europe.

Ces interventions montrent à quel point les problèmes sont complexes et combien il importe que la Haute Autorité puisse, avec le concours des experts dont il a été question à la fois dans son rapport et dans le mien, compte tenu des observations de la Commission des transports, procéder à une étude plus précise et nous présenter des suggestions, afin d'éviter les frictions qui semblent naître du fait que certaines usines s'estiment moins bien placées que d'autres.

A partir du moment où nous sommes entrés dans une communauté, le devoir de chacun est de regarder les choses sous cet aspect et non plus sur le plan des structures anciennes. Si ces dernières étaient maintenues au sein de la Communauté, à quoi servirait celle-ci ?

C'est pourquoi j'estime sage la position prise par la Haute Autorité d'examiner cette affaire de plus près, comme il est indiqué dans son rapport.

M. le président. — Personne ne demande plus la parole ?...

L'Assemblée, qui sera appelée éventuellement à se prononcer vendredi après-midi sur le texte d'un dispositif proposé par la Commission, prend acte des déclarations qu'elle vient d'entendre.

6. — Modification de l'ordre du jour

M. le président. — Etant donné la durée du débat qui vient de s'achever, il ne peut plus être question de terminer aujourd'hui les deux autres débats inscrits à l'ordre du jour.

Je propose à l'Assemblée d'entendre encore cet après-midi la présentation des rapports de MM. Kapteyn et Bertrand. L'Assemblée aborderait demain matin la discussion du rapport de M. Kapteyn, puis celle du rapport de M. Bertrand.

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

Il en est ainsi décidé.

7. — *Transports*

M. le président. — L'ordre du jour appelle la présentation du rapport de M. Kapteyn, fait au nom de la Commission des transports, sur les transports dans la Communauté et les paragraphes 5 et 137 à 147 du Cinquième Rapport général sur l'activité de la Communauté (9 avril 1956 - 13 avril 1957).

La parole est à M. Kapteyn, rapporteur.

M. Kapteyn, rapporteur. — (N) Monsieur le président, je tiens d'abord à déclarer que je regrette que le président de la Commission des transports ne soit pas dans cette salle. Je le regrette d'autant plus qu'en raison des circonstances le vice-président de cette Commission n'a probablement pas pu être convoqué à la réunion du Comité des présidents. Si le vice-président y avait assisté, il aurait peut-être pu éviter qu'une partie du débat relatif aux transports ne se déroule au mauvais moment ; pour cela, il aurait suffi d'intervertir l'ordre de la discussion des rapports.

Monsieur le président, M. le ministre Rey vient de nous dire qu'en critiquant la Haute Autorité nous devons toujours tenir compte des difficultés qu'elle éprouve dans l'accomplissement de sa tâche. En essayant de préciser, dans l'esprit du rapport de la Commission, ce que nous pensons de la Haute Autorité, je dois reconnaître qu'en matière de transports nous n'avons guère de critiques sérieuses à formuler. Peut-être avons-nous eu parfois le sentiment que la Haute Autorité aurait bien fait d'activer ses travaux sur tel ou tel point ; mais dans certains cas, nous n'avons qu'à louer la Haute Autorité de la manière dont elle est intervenue dans les questions de transports.

Comme je l'ai déjà fait tout à l'heure, je vous signalerai certaines déclarations contenues dans le Cinquième Rapport général, notamment cer-

tains passages concernant les transports. Je crois le moment venu pour la Haute Autorité et la Commission des transports d'adopter la même position dans ce domaine et de déclarer que les problèmes que pose l'application du Traité ne pourront être résolus que si les gouvernements se retrouvent autour du tapis vert, décidés à rechercher sérieusement les bases d'une politique commune, en d'autres termes, à atténuer par une politique commune les répercussions de l'application du Traité.

Parlant du rapport lui-même, je tiens à dire que nous avons noté avec satisfaction que le tiers restant de la taxe terminale pour les transports franchissant les frontières a été supprimé récemment et que le régime des tarifs directs est par conséquent intégralement appliqué.

Dans son rapport précédent, la Commission insistait sur l'opportunité, pour la Haute Autorité, de se mettre d'accord le plus tôt possible avec la Suisse sur l'introduction de tarifs directs. Cet accord est aujourd'hui réalisé et nous constatons d'ailleurs avec satisfaction qu'il permet d'escompter que la commission composée de représentants des sept pays et de la Haute Autorité pourra accomplir un travail très fructueux dans un climat agréable. Aussi notre Commission espère-t-elle qu'à leur tour les négociations engagées avec l'Autriche aboutiront bientôt à un accord.

Il est un domaine où nous avons tout spécialement lieu de nous montrer satisfaits. Vous vous souvenez sans doute que l'Assemblée Commune a insisté à plusieurs reprises auprès de la Haute Autorité pour qu'elle lui procure de bonnes statistiques des transports. Sur ce point, la Haute Autorité a terminé ses travaux et la Commission a la conviction que grâce aux statistiques exactes dont on disposera dorénavant, il sera désormais possible de mieux apprécier l'évolution de la Communauté.

J'en arrive maintenant à une partie moins réjouissante de mon exposé. En effet, il est quelques points sur lesquels la Commission a été déçue. Je songe tout d'abord aux articles 127 et 257 du Code des douanes françaises. Il s'agit du « droit de pavillon ». A cet égard, rien n'a encore changé. Votre Commission estime que ces dispositions du Code des douanes françaises sont contraires au Traité. A vrai dire, sous la pression de la Haute Autorité, une sorte de solution de rechange a été imaginée : le Gouvernement français a établi certains tarifs de concurrence

pour les transports à destination du littoral, mais en définitive, là n'était pas le problème ; en effet, il ne faut pas oublier que les tarifs de concurrence sont des tarifs imposés, valables aujourd'hui, demain ou après-demain, et que, si les transports s'effectuent par bateau des régions en cause au littoral occidental français, il est certain que les frets ne seront pas tous les jours les mêmes.

Je suis peut-être assez crédule, mais il m'est impossible de croire que la Haute Autorité contrôle jour après jour si les tarifs établis par le Gouvernement français sont réellement des tarifs de concurrence par comparaison aux frets du jour.

Dès lors, votre Commission croit devoir insister pour que la Haute Autorité prie instamment le Gouvernement français de modifier cette situation.

Je dirai quelques mots des disparités. Dans son rapport, la Commission n'a pas cru devoir s'arrêter aux éléments que la presse lui a fait connaître à propos de ce problème. En effet, certaines déclarations de la Haute Autorité avaient amené la Commission à conclure que la question serait vraisemblablement réglée avant la présente session. Il va de soi que des conclusions de ce genre sont toujours hypothétiques ; pourtant, il faut bien avouer que la Commission avait de bons motifs d'en admettre la vraisemblance, mais hélas nous voyons maintenant qu'elle était dans l'erreur. Nous aimerions donc que la Haute Autorité nous donne quelques précisions.

Je ne puis naturellement pas accepter les yeux fermés toutes les informations que la presse a publiées à ce sujet. Peut-être certains renseignements ont-ils été déformés. Je vous rappelle cependant que des informations de presse ont fait connaître que la Haute Autorité et le Gouvernement allemand, en l'occurrence le ministre des transports, s'étaient entendus, mais que peu de temps après le ministre des transports était revenu sur son accord. J'ignore si c'est vrai, mais c'est ce que la presse a annoncé. Si c'était vrai, ce fait serait hautement préjudiciable à la coopération dans la Communauté.

Nous souhaiterions recevoir de la Haute Autorité des renseignements sur ce point.

Au sujet des disparités, votre Commission a cru devoir déclarer dans son rapport qu'il était

inopportun de laisser se constituer des cartels qui ne seraient pas contrôlés — cela, la Commission l'avait déjà dit en 1953 et en 1954 — parce que l'article 80, si je me souviens bien, n'en donne pas la possibilité. S'il s'en constituait, les inconvénients des pratiques des cartels charbonniers pourraient fort bien se retrouver dans les cartels de la navigation.

J'aborde maintenant la question des tarifs AT 6 B 30 à 33, qui a été effleurée il y a quelques instants.

Votre Commission n'a pas encore pris position, préférant attendre que la Haute Autorité lui donne d'abord des précisions.

Comme je l'ai dit, c'est un sujet très complexe et qui comporte à la fois des aspects juridiques et d'importants aspects économiques.

Si l'on entre dans le détail, il faut évidemment être prudent avant de prendre position. Il se pose par exemple la question des tarifs appliqués dans la région de la Lahn. Si je suis bien informé, les gisements de minerai de cette région sont à peu près épuisés et l'extraction est excessivement coûteuse. Peut-être faudrait-il songer à la réadaptation plutôt qu'à l'établissement de tarifs moins élevés.

Un autre problème se pose, celui des tarifs du canal central (Mittellandkanal). Les droits de péage ont été artificiellement abaissés, de manière à permettre l'instauration de tarifs de concurrence. On pourrait se demander s'il ne serait pas bon de replacer le canal central sous le régime de tarifs à peu près normaux.

La région du Haut-Palatinat pose encore un autre problème. Il s'agit là d'une région défavorisée où les difficultés sont graves et qui ne reçoit plus son charbon de Tchécoslovaquie.

Monsieur le président, votre Commission a cru devoir terminer son rapport en rappelant le § 10 de la Convention relative aux dispositions transitoires parce qu'il y est dit qu'au cas où, deux ans et demi après l'établissement des tarifs directs, l'accord des gouvernements ne serait pas réalisé en matière d'harmonisation — le problème des disparités est un problème d'harmonisation — la Haute Autorité pourra formuler une recommandation.

Votre Commission a attiré l'attention de l'Assemblée sur cette disposition parce qu'elle entend

demander à la Haute Autorité si le moment n'est pas venu de prendre ces mesures.

(Applaudissements.)

8. — Sécurité et sauvetage dans les mines

M. le président. — L'ordre du jour appelle la présentation du rapport de M. Bertrand, fait au nom de la Commission de la sécurité et du sauvetage dans les mines, sur les parties du Cinquième Rapport général sur l'activité de la Communauté (9 avril 1956 - 13 avril 1957) relatives à la sécurité et au sauvetage dans les mines.

La parole est à M. Bertrand, rapporteur.

M. Bertrand, rapporteur. — (N) Monsieur le président, c'est la première fois, depuis que notre Assemblée existe, qu'elle est saisie d'un rapport distinct sur la sécurité dans l'industrie minière. Cet événement est la conséquence d'une décision de novembre 1956 par laquelle une commission spéciale a été créée pour examiner les questions que posent la sécurité du travail et le sauvetage dans les mines. Le rapport que j'ai l'honneur de vous présenter concerne exclusivement les passages du Cinquième Rapport général où il est question des aspects techniques de la sécurité dans les mines.

Le 29 avril dernier, la Commission a tenu sa première réunion pour examiner certaines parties du rapport de la Haute Autorité sur l'activité de la Communauté pendant l'exercice 1956-1957. Elle a estimé que les paragraphes 253, 254, 255, 270, 271, 377, 381 et 382, relatifs à la sécurité, relevaient directement de sa compétence. C'est de ces paragraphes que parle le rapport que j'ai eu l'honneur de rédiger.

Leur étude a fait apparaître qu'au cours de l'année écoulée, l'activité de la Haute Autorité avait surtout gravité autour des travaux auxquels a donné lieu la Conférence sur la sécurité dans les mines de houille qui fut convoquée à la suite de la catastrophe de Marcinelle ; la Commission a constaté en outre qu'en matière de sécurité du travail, la Haute Autorité avait exercé une certaine action, bien qu'avec quelques lenteurs, sur quatre plans.

Au paragraphe 253 de son Cinquième Rapport général, la Haute Autorité explique que ses efforts pour accroître la sécurité du travail ont tendu à renforcer la collaboration active du personnel de direction, d'encadrement et d'exé-

tion. Le rapport signale à ce propos les résultats d'une mission d'étude aux Etats-Unis dont faisait partie un groupe d'experts.

La Haute Autorité mentionne ensuite l'organisation d'un séminaire, à Dortmund, à l'intention des responsables de la sécurité dans les entreprises charbonnières et sidérurgiques.

En troisième lieu, la Haute Autorité a ouvert des concours en vue d'encourager la fabrication d'appareils robustes et pratiques destinés à détecter et mesurer rapidement et avec précision la teneur en grisou, en oxyde de carbone et en oxygène de l'atmosphère dans les chantiers souterrains. La Haute Autorité a affecté à ces recherches une somme de 200.000 dollars.

Enfin, la Commission a constaté avec plaisir que depuis quelque temps la Haute Autorité s'intéresse également à un certain nombre de facteurs humains qui conditionnent la sécurité dans les entreprises de la Communauté. Nous avons appris qu'elle a prié des physiologistes, des psychologues, des médecins du travail et des sociologues de mettre à l'étude certains facteurs complexes, d'ordre physiologique, psychologique et sociologique, qui peuvent influencer la sécurité. La Haute Autorité a prévu d'affecter à cette fin un montant de 3 millions de dollars.

Ces quelques indications montrent donc bien que dans son action en matière de sécurité, la Haute Autorité s'est surtout bornée à recueillir des données statistiques et à établir des éléments d'étude, d'information et de documentation. Aussi, maintenant que la documentation est constituée, votre Commission estime-t-elle le moment venu de passer aux décisions et aux actes.

C'est dans la perspective de cette nouvelle période, qui devra être celle des réalisations pratiques fondée sur le résultat des études effectuées, que la Haute Autorité se propose d'exécuter un programme de travaux à court terme qui, à en croire son rapport, ne se limitera pas seulement aux problèmes techniques, mais sera aussi l'application des conclusions des recherches sur les facteurs humains. La Commission souhaiterait que la Haute Autorité conçoive ce programme de façon à faire passer les impératifs de la sécurité avant les objectifs de la production.

Ce souhait, la Commission de la sécurité voudrait que l'Assemblée le reprenne en principe à son compte, car elle est d'avis que tous les impératifs de la sécurité doivent avoir le pas sur les objectifs de la production.

Vu le rapport de la Haute Autorité, la Commission s'est toutefois limitée aux quatre domaines que je viens de citer et le paragraphe 271 de ce rapport a spécialement retenu son attention. En voici le texte :

« La Conférence pour la sécurité dans les mines de houille, que la Haute Autorité a pris l'initiative de convoquer conjointement avec le Conseil de Ministres, a précisé les tâches et les modalités de constitution d'un organisme permanent au sein duquel serait continué l'effort d'adaptation des règlements de sécurité minière et des méthodes de prévention aux progrès des techniques d'exploitation ainsi qu'au progrès des sciences du travail. »

C'est principalement sur la base de ce passage du rapport que la Commission de la sécurité s'est occupée de l'organe permanent dont la création a été annoncée et qui doit être, à côté des institutions de la Communauté — je cherche le mot exact, car ce ne sera pas une « institution » — un nouvel instrument permettant de prolonger effectivement et en permanence les résultats de la Conférence sur la sécurité dans les mines de houille.

Tel étant le point qui a spécialement préoccupé votre Commission, celle-ci a cru devoir soumettre à l'Assemblée ses idées sur l'activité de l'organe en question. La Commission pense en effet que le succès de la Conférence sur la sécurité dans les mines dépend pour une large part de la création rapide de cet organe permanent. Et pourquoi cela ? Parce que la Conférence, vu les délais qui lui étaient impartis, n'a pas eu le temps de mener elle-même à bien la tâche qui lui était confiée.

Elle n'a pas eu le temps d'étudier à fond les problèmes dont elle était saisie. Elle a dû se borner à formuler des propositions et à faire des suggestions. Mais ses propositions et suggestions ne contribueront à augmenter la sécurité minière que si elles ont des effets concrets dans tous les pays et dans tous les bassins de la Communauté.

On ne pourra donc pas dire que le travail de la Conférence est terminé tant que les différents pays n'auront pas décidé de mettre en œuvre les propositions de la Conférence après avoir comparé les possibilités qui s'offrent à eux. C'est pourquoi votre Commission estime que les travaux doivent être poursuivis par la Conférence sous sa forme nouvelle d'organe permanent.

En outre, elle est d'avis qu'en matière de sécurité il n'y a pas de problèmes temporaires ; les questions de sécurité se posent constamment, se modifient et révèlent de nouveaux aspects à mesure que varient les conditions de la production et ses méthodes. La Commission insiste par conséquent sur la nécessité de créer un organe permanent, précisément pour que l'on puisse suivre pas à pas les changements continuels des conditions de la sécurité dans les entreprises et suggérer les mesures d'adaptation nécessaires.

Votre Commission s'est surtout réjouie de voir la Conférence, qui comptait plus de cent membres, atteindre un résultat remarquable : pour la première fois depuis que la Communauté existe, les représentants des gouvernements, des employeurs et des travailleurs, unis dans un même enthousiasme, ont formulé à l'unanimité un certain nombre de propositions et de suggestions, en quoi il faut voir un événement politique d'une extrême importance. C'est dans ces conditions que tous les membres de la Conférence, délégués gouvernementaux, patronaux et ouvriers, ont recommandé la création d'un organe permanent et en ont défini les attributions.

Aussi votre Commission estime-t-elle que l'octroi des attributions qui sont nécessaires à ce nouvel organe ne doit soulever aucune espèce de difficulté au Conseil de Ministres, auquel appartient la responsabilité en la matière.

Au paragraphe 17 de son rapport, la Commission attire votre attention sur le fait que le rejet des propositions concernant l'organe permanent en question risque de faire échouer toute l'œuvre de la Conférence. Suivant sur ce point l'argumentation de la Haute Autorité, qui souligne la nécessité de créer l'organe permanent, votre Commission pense qu'il faudrait attribuer à celui-ci une quadruple fonction.

La première consisterait à reprendre et poursuivre les travaux de la Conférence, notamment en matière de statistiques et d'information.

L'organe permanent aurait en deuxième lieu à se tenir au courant des mesures prises dans chaque pays à la suite des propositions de la Conférence et à communiquer les renseignements ainsi obtenus à tous les intéressés.

En troisième lieu, il serait chargé d'organiser périodiquement des réunions de toutes les personnes qui, dans chaque pays, ont une responsabilité en matière de sécurité, par exemple les

membres des services de sécurité, des comités de sécurité et d'hygiène, des conseil d'entreprise, de l'inspection du travail ainsi que les instituts de recherche et de sauvetage.

Enfin, votre Commission pense que l'organe permanent devrait aussi nouer et entretenir toutes relations utiles avec les organisations et administrations de pays tiers ou avec des organisations internationales s'occupant de la sécurité.

Nous estimons donc que, pour accomplir sa mission, l'organe permanent ne doit pas se borner à entreprendre des études. A propos de tous les problèmes qu'il aborde, il doit pouvoir recueillir des informations, procéder à des études, comparer les expériences, afin d'en tirer des conclusions pratiques et des propositions susceptibles d'être mises en œuvre dans les entreprises.

Voilà en résumé, monsieur le président, ce que vous trouverez, au sujet des tâches qu'il faudrait confier à l'organe permanent, dans le rapport sur la sécurité du travail que j'ai eu l'honneur de soumettre à l'Assemblée.

En ce qui concerne la composition de cet organe, la Commission s'associe entièrement aux propositions que la Haute Autorité a transmises au Conseil spécial de Ministres. Selon ces propositions, il comptera 24 membres : quatre par pays, dont deux délégués gouvernementaux, un délégué des employeurs et un délégué des travailleurs. La moitié des membres devant être des délégués gouvernementaux, ceux-ci n'auront donc pas la majorité et l'organe permanent pourra fonctionner en toute indépendance.

Il est conforme aux vœux de la Commission que la présidence soit confiée à la Haute Autorité. La Commission souhaite en outre que l'organe permanent soit doté d'un secrétariat disposant de moyens suffisants pour pouvoir travailler avec efficacité car, s'il ne peut pas préparer ses études et sa documentation, il ne pourra pas remplir sa fonction. Voilà pourquoi nous estimons que le secrétariat aura une tâche très importante, une tâche dont l'accomplissement contribuera au succès des travaux de l'organe permanent.

La Commission désire que la Haute Autorité poursuive ses efforts afin que soit convoquée le plus rapidement possible une seconde conférence qui examinerait les problèmes de la sécurité dans les mines de fer et dans la métallurgie. Elle espère que l'on n'attendra pas, pour le faire,

qu'une catastrophe se produise dans ces industries.

Enfin, la Commission prie les gouvernements de ne pas attendre la création de l'organe permanent pour prendre certaines mesures dont le rapport sur la Conférence sur la sécurité dans les mines de houille leur a indiqué l'opportunité.

Selon nous, les suggestions contenues dans le rapport de la Conférence peuvent se grouper en quatre catégories.

La première renferme les recommandations concernant des dispositions générales ou particulières pouvant faire sans tarder l'objet de textes définitifs. Je crois que notre Assemblée pourrait attirer l'attention des gouvernements, par l'intermédiaire de la Haute Autorité, sur le fait qu'ils peuvent mettre en œuvre immédiatement certaines dispositions générales ou particulières, sans attendre l'institution d'un organe permanent.

La deuxième catégorie comprend les propositions et desiderata concernant les questions techniques qui n'exigent pas de dispositions législatives. Il existe des possibilités de faire immédiatement dans une grande partie des mines de la Communauté, droit aux revendications de caractère technique, sans qu'il soit nécessaire d'attendre l'institution d'un organe permanent.

A la troisième catégorie appartiennent les suggestions sur les problèmes techniques dont l'étude doit encore être approfondie.

Il reste enfin — quatrième catégorie — certaines suggestions concernant des recherches portant sur des points spéciaux, comme l'emploi de masques, et qui exigent une étude plus complète.

Voilà donc, monsieur le président, l'essentiel du rapport et des vœux que votre Commission soumet à l'Assemblée Commune. Nous espérons que vous ferez vôtres les quatre idées maîtresses exprimées dans le rapport et que la Commission tient à soumettre à la Haute Autorité ; les voici :

La première, c'est que la documentation, que l'on a mis trois ou quatre ans à recueillir se traduise maintenant par des propositions concrètes et des décisions pratiques, afin que l'on puisse passer à l'action.

La deuxième, c'est qu'il faut mettre en œuvre tous les moyens permettant d'instituer dans les

plus brefs délais l'organe permanent, ses attributions et sa composition étant celles que la Conférence a proposées, au Conseil de Ministres.

La troisième, c'est que la Haute Autorité doit poursuivre aussi rapidement et aussi activement que possible ses efforts en vue de la convocation d'une seconde conférence.

La quatrième, c'est que les gouvernements doivent être incités à augmenter la sécurité minière sans attendre l'institution de l'organe permanent.

Monsieur le président, ce sont là des éléments de caractère technique, mais ils ont en même temps un fondement politique très large.

Nous savons fort bien que le plus grand obstacle qui se dresse devant la Communauté, lorsqu'elle veut accroître la production de houille, et dont la suppression est une condition *sine qua non*, c'est la pénurie de main-d'œuvre minière qui est causée par des facteurs divers. A mon avis, il faut en voir une des causes principales dans le fait que les nombreuses catastrophes qui se sont produites dans l'industrie minière de la Communauté ont amené plus d'un pays à ne pas laisser leurs ressortissants aller travailler dans nos mines, de sorte que les possibilités de recrutement sur le marché du travail de la Communauté s'en trouvent considérablement réduites.

Nous savons fort bien que l'un de ces pays, obéissant à des considérations d'ordre humain, attend la mise en œuvre de mesures destinées à procurer aux travailleurs la plus grande sécurité possible ; ensuite seulement, il participera de nouveau au mouvement de la main-d'œuvre sur le marché du travail de la Communauté.

D'un point de vue économique comme d'un point de vue social et politique, il importe donc au plus haut point de faire droit aussi rapidement que possible aux légitimes revendications de ce pays.

(*Applaudissements.*)

9. — *Ordre du jour*

M. le président. — Prochaine séance demain mercredi, à 10 heures et à 16 heures, avec l'ordre du jour suivant :

— à 10 heures :

— Discussion du rapport de M. Kapteyn, fait au nom de la Commission des transports, sur les transports dans la Communauté et les paragraphes 5 et 137 à 147 du Cinquième Rapport général sur l'activité de la Communauté (9 avril 1956 - 13 avril 1957). (Doc. n° 39.)

— Discussion du rapport de M. Bertrand, fait au nom de la Commission de la sécurité et du sauvetage dans les mines, sur les parties du Cinquième Rapport général sur l'activité de la Communauté (9 avril 1956 - 13 avril 1957) relatives à la sécurité et au sauvetage dans les mines. (Doc. n° 38.)

— Présentation et discussion du rapport de M. Lenz, fait au nom de la Commission des affaires sociales, sur les conditions de vie et de travail dans la Communauté (troisième partie du Cinquième Rapport général sur l'activité de la Communauté ; 9 avril 1956 - 13 avril 1957). (Doc. n° 35.)

— à 16 heures :

— Présentation et discussion du rapport de M. Pohle, fait au nom de la Commission du marché commun, sur le fonctionnement et la structure du marché commun (deuxième partie du Cinquième Rapport général sur l'activité de la Communauté ; 9 avril 1956 - 13 avril 1957). (Doc. n° 37.)

— Rapport de M. Gilles Gozard sur le projet de rapport à l'Assemblée consultative du Conseil de l'Europe sur l'activité de la Communauté.

J'indique toutefois que le Comité des Présidents, qui se réunira demain à 15 heures, fera à l'Assemblée de nouvelles propositions pour la suite de l'ordre du jour.

La séance est levée.

(*La séance est levée à 19 h. 30.*)