

Discours de Lambert Schaus sur une politique commune des transports au sein de la CEE (Anvers, 10 mai 1963)

Légende: Le 10 mai 1963, Lambert Schaus, membre de la Commission européenne, prononce à Anvers devant le Congrès général annuel du Conseil économique flamand (le Vlaams Economisch Verbond, VEV) un discours dans lequel il souligne l'importance d'une politique commune des transports au sein de la CEE.

Source: Lambert Schaus, Discours 1959-1967. Tome II. [s.l.]: [s.d.].

Copyright: Tous droits de reproduction, de communication au public, d'adaptation, de distribution ou de rediffusion, via Internet, un réseau interne ou tout autre moyen, strictement réservés pour tous pays.

Les documents diffusés sur ce site sont la propriété exclusive de leurs auteurs ou ayants droit.

Les demandes d'autorisation sont à adresser aux auteurs ou ayants droit concernés.

Consultez également l'avertissement juridique et les conditions d'utilisation du site.

URL:

http://www.cvce.eu/obj/discours_de_lambert_schaus_sur_une_politique_commune_des_transports_au_sein_de_la_cee_anvers_10_mai_1963-fr-9bd8f6cc-e4dc-476c-a8cd-19eb07e3b418.html

Date de dernière mise à jour: 22/10/2012

Les transports dans l'Europe de demain

Monsieur le Président,

Mesdames, Messieurs,

La construction de l'Europe que nous sommes en train d'entreprendre se poursuit principalement sur le plan économique et social. Mais elle a certainement une haute signification politique. En effet, toutes les matières dont s'occupe et se préoccupe la Communauté Economique Européenne, constituent ce que l'on convient d'appeler la politique économique et sociale des Etats membres. Si quelques domaines importants de l'activité politique des Etats membres échappent encore à la compétence des Communautés existantes - la politique étrangère, pour autant qu'elle n'est pas politique commerciale, la politique de défense et la politique culturelle - on ne saurait cependant méconnaître le caractère politique de l'Europe communautaire que nous avons réussi à établir. Pour continuer nos efforts de construction européenne, nous ne saurions admettre le principe dépassé d'une Europe des Patries, c'est-à-dire d'un régime de simple coalition qui a montré tant de fois, dans le passé, son instabilité et son inefficacité et qui - ce qui est le plus grave - n'a jamais réussi à empêcher les guerres. Il nous semble que le seul moyen de dépasser le stade des coalitions, c'est de passer à l'intégration de l'Europe sur un plan communautaire. On peut se demander légitimement si ceux qui proclameraient aujourd'hui encore que certaines parties de l'Europe doivent garder toute leur souveraineté, en refusant de s'intégrer dans l'ensemble de l'Europe, auraient bien compris le signe des temps et saisi le sens de l'histoire. Si nous ne voulons pas d'une Europe où les originalités nationales et régionales seraient détruites pour faire place à un type d'Européen standardisé, nous comprenons difficilement ceux qui veulent maintenir des formes d'organisation politique dépassées. Dans un monde qui est en pleine évolution et où les problèmes de la coopération internationale se posent sur des plans nouveaux, il faut chercher des formes nouvelles et des méthodes de coopération adaptées aux circonstances.

Cependant, si nous rejetons l'idée d'une "Europe des Patries", telle que d'aucuns la conçoivent, nous ne voulons pas non plus que les efforts pour faire l'Europe soient l'apanage de quelques technocrates ou de certains aréopages. Nous pensons sincèrement que les institutions qui ont été créées pour veiller à l'exécution des Traités de Paris et de Rome, ayant institué la C.E.C.A., la C.E.E. et l'Euratom, ont un caractère essentiellement politique et répondent aux aspirations politiques de nos peuples. Cependant, il importe que nous nous efforcions d'associer de façon plus directe encore les peuples de nos pays à la construction de l'Europe afin de promouvoir le progrès économique et social dans nos pays. Il faut que l'opinion publique de tous nos pays soit intéressée à l'oeuvre de la construction européenne. Il faut que chaque citoyen de nos pays comprenne qu'il s'agit de ses affaires et de ses intérêts. "De sua re agitur".

C'est pour ces raisons que j'estime particulièrement heureuses et nécessaires les rencontres comme celle de ce jour, où ceux qui ont des responsabilités directes dans la gestion des affaires européennes peuvent prendre contact avec les milieux économiques représentatifs de nos pays. De notre dialogue et de la confrontation de nos idées peuvent se dégager les lignes conductrices de l'action future.

Nous sommes arrivés, dans la C.E.E., à un stade d'évolution où non seulement les mécanismes automatiques du Traité de Rome jouent normalement, mais où il s'agit d'instaurer des politiques communes dans les domaines les plus importants de l'économie: agriculture, transports, concurrence, conjoncture, commerce extérieur, pour ne nommer que ces domaines. Or, pour instaurer ces politiques communes, il faut la volonté politique de réussir. Si, auprès de l'un ou l'autre de nos Gouvernements, cette volonté politique de réussir faisait défaut, c'est à l'opinion publique de nos six Pays que nous devrions faire appel.

Vous m'avez demandé, Monsieur le Président, de vous parler du rôle des transports dans l'Europe de demain. Je me félicite de pouvoir parler de ces problèmes devant un auditoire hautement qualifié, dans cette ville d'Anvers où la liaison de tous les moyens de transports, maritimes et intérieurs, démontre à la fois l'importance des transports dans la vie économique et la nécessité d'instaurer une politique commune des transports dans notre Communauté. Je me garderai bien de vouloir vous tracer des perspectives d'avenir à trop long terme - qui sait de quoi demain sera fait! - mais de dégager quelques lignes directrices pour notre action future dans le domaine des transports.

Dans notre Communauté, le désarmement douanier et contingentaire s'est effectué sans trop de heurts et de façon normale. Depuis 1958 - date d'entrée en vigueur du Traité de Rome - les échanges commerciaux ont connu une forte augmentation, tant sur le plan intracommunautaire que dans les relations avec les pays tiers. Malgré certaines tendances au ralentissement et avec toutes les réserves qui s'imposent en ce qui concerne les perspectives d'évolution de l'activité économique, il semble permis de prévoir que le dynamisme du marché commun ne devrait pas être substantiellement affecté au cours des années à venir.

Il apparaît ainsi clairement qu'un grand effort sera demandé aux transports dans la Communauté pour faire face au développement des échanges intracommunautaires et des relations commerciales avec les pays tiers. Ce rythme particulièrement soutenu des échanges risque de provoquer, à différents endroits, la saturation des grands axes de communication communautaires et exigera la mise en oeuvre de mesures adéquates pour éviter des perturbations sur le marché. Il faudra éviter que l'insuffisance ou l'organisation défectueuse des transports ne mette en cause l'expansion économique de l'Europe de demain.

Dans le cadre de la politique commune des transports, prévue par le Traité de Rome comme un des instruments essentiels pour assurer l'interpénétration des marchés et la réalisation de l'union économique entre nos six Etats, il sera ainsi nécessaire de mettre un accent particulier sur une politique d'investissement de l'infrastructure des transports, courageuse et efficace. Il importera, en outre, de procéder à la mise en place de structures économiques et de régimes juridiques appropriés dans les transports, comme condition nécessaire pour l'ouverture de plus larges débouchés aux productions nationales, compte tenu des perspectives générales de développement à long terme et de la physionomie prévisible de l'économie de demain.

A l'âge de la vitesse supersonique et des expériences spatiales, lorsqu'on parle de transports, on pense facilement à l'aviation et aux progrès étonnants qu'elle a faits, malgré des revers manifestes qu'elle a subis sur le plan économique. N'oublions pas cependant que, pour le développement économique de l'Europe, les moyens de transport traditionnels continueront à jouer un rôle de premier plan; les transports intérieurs par chemin de fer, par route et par voie navigable, ainsi que la navigation maritime.

Parlons d'abord de la navigation maritime, puisque certains Etats membres estiment que les règles du Traité de Rome ne sont applicables à ce mode de transport que dans la mesure où le Conseil le déciderait expressément. Je n'entrerai pas, en ce moment, dans la discussion des problèmes d'ordre juridique et d'interprétation du Traité de Rome concernant la navigation maritime. Je vous pose seulement la question suivante: serait-il possible d'instaurer dans notre Communauté une politique commune des transports sans prendre en considération la navigation maritime? Certes, il aurait été plus facile d'aborder les problèmes d'une politique commune en matière de transports maritimes si, dès le début de notre action, nous avions eu comme partenaire la Grande-Bretagne et les pays scandinaves. Mais même dans les circonstances actuelles - que nous ne considérons que comme passagères - nous sommes persuadés que la Communauté devra s'occuper des questions concernant la navigation maritime. Elle aura évidemment soin de prendre en considération les particularités de ce mode de transport et de ne pas entraver sa compétitivité sur le plan mondial.

La marine marchande doit permettre d'intensifier nos échanges avec la Grèce, déjà associée à la Communauté, avec les pays associés d'Afrique et de Madagascar, ainsi qu'avec les pays tiers en général. Elle doit nécessairement gagner en importance à la suite des efforts qui sont entrepris pour la libération du commerce mondial. Je voudrais seulement rappeler à ce sujet que les Etats-Unis sont en train de développer avec l'Europe des relations de "partner ship", sur la base du Trade Expansion Act.

Toutefois, même dans l'ensemble des relations commerciales avec les pays tiers et des grands courants maritimes qui se développeront par delà les frontières de l'Europe à travers nos grands ports, les transports intérieurs jouent un rôle essentiel pour les liaisons de ces ports avec les centres de production et les marchés de produits de leur hinterland.

Dans la perspective de leur développement futur et de la fonction qui leur est assignée, ceux de nos ports

seront les plus avantageés qui, à côté des communications ferroviaires et routières, peuvent compter sur les prestations de la navigation intérieure et sur l'ensemble des facteurs économiques qui agissent favorablement sur les coûts de son exploitation.

Les problèmes des transports à résoudre à l'échelle européenne sont multiples et complexes: ils présentent très souvent un caractère de haute technicité. Je ne veux ni ne peux les passer tous en revue avec vous. La Commission de la C.E.E. a déjà eu l'occasion de faire connaître, à maintes reprises, l'orientation qu'elle entend donner à la politique commune des transports et les voies et moyens qu'elle propose pour réaliser cette politique. Elle a eu à ce sujet de larges échanges de vue avec les milieux professionnels intéressés. Je me réjouis de revoir dans cette salle plus d'un de nos interlocuteurs avec lesquels nous avons eu une collaboration fructueuse que nous avons l'intention de continuer.

Je voudrais tout d'abord évoquer quelques problèmes concernant la navigation maritime. Même si un règlement du Conseil de Ministres a suspendu l'application des règles de concurrence à la navigation maritime, les problèmes qui se posent pour ce mode de transport restent et il faudra rechercher des solutions appropriées pour les résoudre. Parmi ces problèmes, je citerai le système des "conférences", les subventions à la construction navale et aux compagnies, les discriminations de pavillon et l'usage des pavillons de complaisance.

En ligne générale, dans l'intérêt des échanges et d'une saine concurrence portuaire, dans l'intérêt des armateurs et des chargeurs, il faudra tendre à la suppression des discriminations selon la nationalité à l'intérieur de la Communauté et, dans toute la mesure du possible, des pratiques restrictives et protectionnistes qui font obstacle à la libre concurrence et qui faussent le marché. D'un autre côté, il convient toutefois de reconnaître que, dans certaines limites et sauf cas d'abus, certaines formes d'organisation peuvent constituer un élément stabilisateur de la structure des transports maritimes dont on ne saurait vraisemblablement se passer à l'avenir.

La suppression des droits de douane à l'intérieur de la Communauté placera nos ports maritimes devant des problèmes nouveaux, étant donné que pour pénétrer dans ce grand marché unique de nos six Etats, certains courants d'échanges de l'extérieur pourront emprunter d'autres voies que par le passé. Dans cette perspective, je me bornerai, en ce moment, à souligner l'importance que revêtent, pour l'ensemble de nos ports maritimes de la Communauté, la coordination des investissements d'infrastructure et la politique tarifaire de la Communauté dans le domaine des transports intérieurs. Ces mesures doivent contribuer à régler la compétition entre les ports et à leur permettre de faire valoir leurs capacités naturelles de concentration du trafic et de spécialisation.

Après avoir ainsi esquissé, dans les perspectives d'évolution qu'il semble raisonnable d'entrevoir, certains problèmes concernant le transport maritime et les ports, j'essaierai, dans la même optique du processus de développement de l'économie européenne, de situer l'action à entreprendre en ce qui concerne les transports routiers, ferroviaires et fluviaux.

Cette action doit s'inspirer d'une vue globale de la fonction de ces modes de transport dans l'économie communautaire. Son but est d'assurer et d'harmoniser leur coexistence dans l'intérêt des transporteurs, des utilisateurs et de la collectivité. Nous touchons ici le fond des grands problèmes de la politique des transports. Mais je n'insisterai pas sur ces aspects du problème qui se placent sur le plan de la théorie économique: je me bornerai plutôt à quelques aspects pratiques.

Il y a tout d'abord des problèmes qui concernent, sur le plan technique, le potentiel de transports. Les besoins des échanges doivent être satisfaits dans les meilleures conditions possibles, suivant un rythme dynamique d'adaptation au processus d'interpénétration des trafics européens. Les transports ne doivent pas être en retard par rapport au développement général de l'économie. Problèmes donc du développement des infrastructures et du matériel de transport: ils sont respectivement du ressort des pouvoirs publics et de l'initiative privée. Sans vouloir se substituer à celle-ci, une action communautaire est également nécessaire dans ce dernier domaine, en vue de promouvoir la modernisation et l'harmonisation du matériel roulant et navigant. La Commission de la C.E.E. s'est déjà attachée à mettre fin aux inconvénients résultant de

l'existence d'une multitude de types de bateaux, en général surannés, en favorisant la rationalisation et la standardisation du parc fluvial. Pour le trafic routier, elle a fait une proposition en vue d'unifier les poids et dimensions des véhicules routiers utilitaires.

La politique future d'investissement dans le domaine des infrastructures doit se placer dans une perspective à long terme, en raison des nécessités techniques d'exécution des travaux, de la longévité des ouvrages, de l'importance des capitaux nécessaires pour leur réalisation et des charges considérables qui en résultent pour les budgets des Etats. Tout en tenant compte de certaines exigences légitimes de caractère extra-économique, la création d'un vaste réseau européen de transports devra, en principe, satisfaire à la loi de la rentabilité.

Si le financement des travaux d'infrastructure reste à la charge des Etats, les programmes nationaux doivent être harmonisés ou au moins coordonnés, en vue notamment de réaliser leur raccordement aux frontières, l'homogénéité progressive des caractéristiques techniques, leur synchronisation en fonction de prévisions cohérentes de l'expansion future des relations d'échange.

La Commission de la C.E.E. a déjà adressé en 1960 aux Etats membres une série de recommandations en vue de la création de grands axes communautaires. Parmi les priorités retenues, différentes liaisons concerneront la Belgique; une recommandation particulière concerne l'amélioration des conditions de navigabilité entre l'Escaut et le Rhin.

La Communauté et les Etats membres doivent s'engager avec décision dans la voie de la coordination des investissements pour l'infrastructure des transports afin que celle-ci s'adapte à la nouvelle géographie du Marché Commun.

Pour que les transports puissent jouer un rôle efficace dans l'organisation de l'Europe de demain, il n'est cependant pas suffisant de prendre des mesures d'ordre technique, coordonnées au niveau économique et financier des investissements, assurant le renforcement des infrastructures. Il est tout aussi nécessaire que des mesures d'élargissement du marché, d'organisation et d'harmonisation des conditions de concurrence soient prises, que de nouvelles structures soient créées, pour l'ensemble des modes de transport. Si les grands problèmes, notamment dans leurs implications économiques et politiques sont communs, chaque mode de transport a cependant ses propres problèmes d'adaptation et doit jouer son rôle particulier.

Malgré les progrès extrêmement importants accomplis par d'autres moyens de transport et l'essor spectaculaire que d'aucuns peuvent espérer, les chemins de fer continuent à constituer un facteur essentiel dans l'économie contemporaine. Le dur hiver que nous venons de passer nous l'a rappelé de façon brutale. Depuis longtemps déjà, les chemins de fer coopèrent dans un esprit européen; leur collaboration étroite et fructueuse se trouve consacrée par de multiples conventions internationales. Il reste cependant des problèmes de grande ampleur à résoudre dans le domaine des chemins de fer: ils doivent notamment poursuivre la réalisation de leurs plans de développement et de modernisation, perfectionner leur organisation, introduire des techniques de l'automation. Malgré la haute qualité technique des prestations des administrations des chemins de fer, celles-ci n'ont guère - dans cinq au moins de nos six Etats - de possibilités sérieuses d'arriver à une exploitation commerciale efficace, étant donné le régime juridique auquel elles sont soumises. C'est l'assouplissement de ces régimes, l'autonomie de gestion et l'assainissement de la situation financière des sociétés qui doivent permettre aux chemins de fer de s'adapter aux besoins croissants de la production et du commerce dans un marché en expansion.

L'épanouissement du transport routier et son développement à l'échelle européenne sont liés à la possibilité de s'étendre au-delà des frontières nationales, sans discrimination de nationalité. Le problème clé se pose ainsi en termes de libéralisation, ce qui ne veut pas dire libération absolue et totale: il convient plutôt de parler d'un processus d'intégration.

Nous estimons, en effet, en accord avec le Parlement Européen et la profession, qu'une réglementation est nécessaire pour assurer l'adaptation de l'offre de transport aux fluctuations de la demande et que la suppression totale des restrictions existantes est, du moins dans un proche avenir, impossible. C'est pourquoi

la Commission de la C.E.E. s'est prononcée pour la solution du contingent communautaire. Cette formule, tout en permettant une surveillance souple du marché, permettra aux chargeurs de faire appel aux transporteurs routiers internationaux des Six sans distinction de nationalité. Sur le plan d'une concurrence élargie, l'industrie et le commerce européens pourront bénéficier de conditions de concurrence plus favorables, compte tenu également de la réduction des coûts que les transporteurs pourront réaliser par suite d'une exploitation plus rationnelle dans un plus vaste espace économique.

La navigation intérieure joue un rôle particulier dans l'ensemble des transports de marchandises de l'Europe: son rôle est déterminant pour l'économie de certains pays et de certaines régions. Un quart du trafic global de la Communauté est assuré par ce mode de transport.

L'évolution des transports par voie navigable est difficile à prévoir. Il est possible qu'ils puissent fléchir par suite de l'accroissement des transports par oléoducs et de la régression des transports de charbon. Dans l'ensemble, ils sont destinés à demeurer un facteur fonctionnel irremplaçable de la vie des transports.

Parmi les efforts à entreprendre en faveur de la navigation fluviale, je citerai d'abord l'aménagement et la modernisation du réseau européen, le raccordement des différents bassins et la mise au grand gabarit de 1350 tonnes des plus importantes liaisons nationales et internationales et des voies d'accès aux grands ports maritimes. J'ai déjà fait allusion à la nécessité d'encourager la modernisation du parc fluvial: la technique du poussage, qui se développe de plus en plus, semble susceptible de donner un nouvel essor à ce mode de transport et une relance à l'économie de certaines régions.

Mais le problème le plus important pour l'action de la Communauté dans le domaine de la navigation fluviale, c'est l'unification du régime des voies d'eau européennes. Dans ce contexte, il s'agit notamment de définir les relations entre l'Acte de Mannheim et le Traité de Rome.

Jusqu'ici les discussions qui ont eu lieu à ce sujet, entre la Commission de la C.E.E. et les Etats membres ainsi qu'au sein de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, se sont déroulées essentiellement sur le plan des principes. Il y a, toutefois, lieu de se demander s'il serait sage de continuer ces discussions en demeurant uniquement sur ce terrain. En effet, des problèmes délicats pourraient se poser à l'égard de certains Etats tiers qui siègent à la Commission Centrale sans avoir signé l'Acte de Mannheim. Relevons cependant qu'en ce qui concerne les Etats membres de la C.E.E., un point de droit est clair. Il résulte d'une décision récente de la Cour de Justice des Communautés - rendue dans une autre matière, il est vrai, mais établissant sans équivoque un principe - que les Etats membres ne peuvent pas invoquer entre eux l'Acte de Mannheim pour se soustraire à des obligations découlant du Traité de Rome ou des mesures prises pour son exécution.

Si, par contre, on essaye d'analyser le Traité de Rome et l'Acte de Mannheim quant à leur contenu et leur portée économique, les positions devraient, me semble-t-il, pouvoir se rapprocher sensiblement. L'Acte de Mannheim veut avant tout garantir à la navigation sur le Rhin la liberté et l'égalité dans son activité économique. Est-il pensable, cependant, que, de nos jours, ces notions fondamentales puissent encore être interprétées comme on le faisait en 1868? Admettons-nous encore une liberté du "laissez faire, laissez aller", et une égalité purement formelle? Il importe plutôt d'appliquer également à la navigation rhénane notre conception actuelle de la liberté économique, conception que nous retrouvons en Suisse et aux Pays-Bas. A la puissance publique, nous demandons de s'abstenir de toute immixtion non justifiée dans la vie économique. Mais nous ne pouvons non plus admettre que l'économie privée introduise dans un secteur des restrictions injustifiées à la concurrence ou qu'il y ait exploitation abusive de positions dominantes. La liberté, telle que nous la concevons, implique également la disparition de subventions étatiques afin d'établir des conditions de départ égales pour les trois modes de transport. Elle demande aussi l'égalité de traitement en ce qui concerne l'application des prix et conditions de transport. Si l'on comprend ainsi la liberté que nous voulons instaurer dans le domaine des transports, on pourra certainement arriver à concilier les principes de l'Acte de Mannheim avec la mise en oeuvre du Traité de Rome.

Permettez-moi encore, avant de finir, d'évoquer brièvement le problème des pipe-lines, ce nouveau mode de transport, qui prend de plus en plus d'importance. Si ce problème est incontestablement lié à ceux de la

politique énergétique, il intéresse aussi la politique des transports à un haut degré. Nous pensons que ce sont notamment les oléoducs pour le transport de produits raffinés qui doivent retenir notre attention sous l'angle de vue de la coordination des transports. Personne ne songe à empêcher ou à freiner le progrès dans les transports, mais il semble cependant impensable que la Communauté puisse se désintéresser complètement d'un mode de transport qui n'est qu'au début de son évolution. Nous désirons que les transports se fassent aux meilleures conditions et aux meilleurs prix. Si, pour le transport des huiles minérales, les oléoducs sont, dans certaines conditions, le moyen le plus économique, nous devons encourager leur développement. Mais le consommateur sera aussi en droit de demander que, dans ces conditions, le prix final du produit qu'il achète soit diminué en fonction de l'économie faite sur les prix des transports.

En ce qui concerne l'aviation civile, nous nous trouvons en présence des mêmes problèmes juridiques et institutionnels auxquels j'ai fait allusion au sujet de la navigation maritime. Mais pour des raisons analogues, ce mode de transport doit être compris, lui aussi, dans la politique commune des transports. La situation est toutefois quelque peu différente: il s'agit d'un service destiné en premier lieu à assurer le déplacement de personnes et le transport de certaines marchandises; son but principal est la célérité.

Dans la perspective de l'action future, les problèmes et les objectifs concernant l'aviation civile peuvent se résumer dans la nécessité d'une coopération étroite des Etats et des compagnies nationales pour la rationalisation du réseau européen et pour une large solidarité sur les liaisons intercontinentales. L'aviation se caractérise par l'orientation mondiale de son activité. Jusqu'à ce jour, la Communauté n'a pas encore défini sa politique en matière de navigation aérienne.

Telles sont les grandes lignes de développement des transports qu'il semble possible de tracer dans les perspectives de l'Europe de demain et dans l'optique de notre Communauté.

Il va de soi que la réalisation de nos projets exige également une action concertée dans le domaine fiscal et dans le domaine social pour autant qu'ils intéressent plus spécialement les transports. Il ne faut pas que sur le plan de la fiscalité des distorsions puissent subsister ou soient créées, tant entre les différents modes de transport qu'entre nos six Etats. Je voudrais cependant mettre un accent particulier sur la nécessité d'une politique sociale dans les transports. L'homme n'est pas au service de l'économie, mais l'économie doit être au service de l'homme.