

Raymond Scheyven, Une Union douanière et économique entre la France et Benelux est-elle souhaitable et réalisable?

Légende: Dans un rapport présenté le 1er novembre 1947 devant la section franco-belge de l'Union interparlementaire, le député belge Raymond Scheyven plaide en faveur d'une union douanière et économique entre la France et le Benelux.

Source: SCHEYVEN, Raymond. Une Union douanière et économique entre la France et Benelux est-elle souhaitable et réalisable?. Bruxelles: Union interparlementaire - Section franco-belge, Novembre 1947. 113 p. p. 2-7; 106-113.

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/raymond_scheyven_une_union_douaniere_et_economique_entre_la_france_et_benelux_est_elle_souhaitable_et_realisable-fr-6e168b3b-f2d7-4b8e-8c9f-37d4bf724687.html

Date de dernière mise à jour: 02/12/2013

Une Union douanière et économique entre la France et Benelux est-elle souhaitable et réalisable ?

RAPPORT PRÉSENTÉ PAR

M. Raymond SCHEYVEN

Membre de la Chambre des Représentants de Belgique

I. — Introduction.

Le Parlement belge vient à peine d'approuver à une très grande majorité la Convention d'Union douanière conclue à Londres entre l'Union Economique belgo-luxembourgeoise et les Pays-Bas, et voilà que nous étudions déjà les possibilités d'une union douanière et économique semblable avec la France.

De bons esprits ne manqueront pas de s'en étonner et de regretter pareille initiative. Ils feront valoir, à bon droit d'ailleurs, que l'union projetée avec les Pays-Bas entraînera déjà un rude choc pour nos deux économies et qu'il nous faudra de nombreuses années pour nous adapter ; il ne faut donc pas aller trop vite en besogne et méditer la sagesse du proverbe : « Qui trop embrasse mal étreint ».

On nous fera également observer que la Belgique s'est admirablement relevée depuis la libération, grâce au courage et au travail de sa population et que son redressement fait l'admiration du monde ; il serait, dès lors, bien regrettable de compromettre ces résultats péniblement acquis en nous associant trop vite à d'autres pays qui, plus éprouvés que nous par la guerre, ont davantage de peine à retrouver leur équilibre économique et même politique.

Il y a beaucoup de vrai dans ces objections, et c'est pourquoi, dès le début de ce travail, nous désirions les rencontrer.

Dans le rapport que nous avons déposé sur le bureau de la Chambre concernant l'Union douanière et économique avec les Pays-Bas, nous avons nous-même écrit : « Une période d'adaptation sera donc nécessaire, et c'est pourquoi nos gouvernements ont agi sagement en procédant par étapes, car, pour permettre cette adaptation, le régime des contingentements, licences, qui sépare la troisième étape de la seconde, s'imposera pendant de nombreuses années encore ».

Nous restons persuadé qu'il faudra à notre économie une très longue période d'adaptation et nous croyons que beaucoup de nos compatriotes ne se rendent pas bien compte des grandes difficultés qui nous attendent dès que nous entrerons plus avant dans la voie des réalisations. Il est bien certain que la première étape que nous allons franchir le 1^{er} janvier prochain, c'est-à-dire l'unification des tarifs douaniers et la suppression de tous droits de douane à la frontière commune, représente bien peu de choses tant que restent maintenus les contingentements, les licences et le contrôle des changes.

Parmi tous les obstacles au commerce international, le droit de douane est, en effet, le moins redoutable ¹. Sa perception augmente le prix du produit importé et entraîne inévitablement, dans une certaine mesure tout au moins, une élévation du niveau des prix et, par conséquent, du coût de la production du pays protégé. Il s'ensuit une neutralisation à due concurrence de l'effet protecteur du droit.

Bien plus redoutables sont les obstacles que constituent les contingentements, les licences et le contrôle des changes ; par ces mesures, ou bien on accorde l'entrée des marchandises dans le pays pour une certaine quantité seulement, ou bien on la refuse tout simplement, à moins qu'on ne rende la transaction impossible en ne mettant pas à la disposition de l'acheteur les devises dont il a besoin.

Or, contingentements, licences et contrôle des changes ne seront supprimés à la frontière commune de l'Union Economique belgo-luxembourgeoise et des Pays-Bas que progressivement, et cela surtout en raison des difficultés rencontrées par la Hollande pour équilibrer la balance des comptes.

Déjà aujourd'hui, les représentants de l'industrie brassicole belge s'inquiètent des effets de nos accords avec les Pays-Bas. En effet, nos brasseurs appréhendent non seulement l'élévation possible des droits d'accise belges sur la bière — ceci afin de permettre leur unification avec les droits d'accise hollandais plus élevés que les nôtres -, mais également la concurrence que pourraient leur faire les bières hollandaises le jour où elles entreraient librement chez nous sans plus rencontrer aucun obstacle.

L'élévation des droits d'accise pourrait entraîner une moindre consommation de bière en Belgique par suite de l'augmentation correspondante du prix de cette boisson. Mais ce sont là pourtant les conséquences inévitables d'une union économique qui implique la suppression des droits de douane, l'unification des droits d'accise et de la taxe de transmission et la disparition de toute entrave aux frontières communes.

Demain, nous recevrons les doléances des représentants de l'industrie cigarière qui ne pourra probablement jamais concurrencer les industries semblables établies aux Pays-Bas. Certaines industries, qui se sont développées plus ou moins artificiellement en Belgique, seront amenées à disparaître ou à s'adapter, tandis que d'autres secteurs de notre économie trouveront dans un marché élargi de 18 millions d'habitants de plus grandes possibilités de développement, et cela finalement pour le plus grand bien de nos populations.

Une union économique entre deux pays qui ne sont point complémentaires est une tâche très difficile à réaliser ; il faut l'accomplir hardiment, mais progressivement.

D'ailleurs, si nous n'en étions pas bien convaincu nous-même, nous trouverions de sages conseils à ce sujet dans le rapport général du Comité de Coopération économique européenne (Plan Marshall) qui nous dit :

N° 92 : « On ne peut pas réaliser une union douanière vraiment efficace d'un trait de plume. La création d'une union douanière en particulier entre plusieurs grands pays fortement industrialisés, implique des négociations et des ajustements techniques complexes, qui ne peuvent être menés à bien que par des étapes successives s'étendant sur un certain nombre d'années ».

Toutefois, cette union avec les Pays-Bas n'a jamais été envisagée du côté belge que comme un premier pas vers une union plus large, celle que souhaitait la Charte de l'Atlantique « en vue d'assurer pour tous, grands et petits, vainqueurs et vaincus, des conditions de travail améliorées, de progrès économique et de sécurité sociale ».

Dans le rapport sur Benelux qu'il a déposé sur le bureau du Sénat et que nous avons cité plus haut, M. van Zeeland exprime avec force cette idée :

« L'analyse que nous avons faite montre que si un groupement de 18 millions d'hommes, avec toutes les ressources de ces vieux et forts pays d'En-bas, vaut mieux que les deux parties qui vont la composer, il n'en reste pas moins que la nouvelle unité économique ainsi constituée sera encore par elle-même trop petite pour résoudre les vrais problèmes d'équilibre économique devant lesquels nous nous trouvons placés.

Inversement, nombre des difficultés que nous avons soulignées disparaîtraient quasi automatiquement si nous entrions avec la Hollande dans un groupement plus vaste, où les ressources seraient multipliées, où les équilibres seraient assurés par la variété même et l'étendue des besoins et des moyens.

Si le mouvement de rapprochement et d'unification sur le plan douanier d'abord, sur le plan économique ensuite, devait s'arrêter et se limiter à la présente convention, nous demanderions à réexaminer tout le problème, nous pèserions soigneusement les avantages qu'elle nous apporte et le prix que nous aurions à payer pour nous les assurer.

Mais tels ne sont certes point ni les intentions de nos dirigeants, ni l'esprit dans lequel il faut juger l'ensemble de l'affaire.

La communauté douanière avec la Hollande est une première étape dans la voie de l'union économique. Elle

est un premier pas dans la voie d'accords plus vastes qui prépareront et amèneront, avec d'autres puissances amies, les rapprochements successifs au bout desquels il est permis d'apercevoir une meilleure et plus libre organisation des forces économiques dans le monde. »

Le rapport général du Comité de Coopération économique européenne, dont nous venons de faire mention, nous décrit mieux que tout autre document l'extrême désarroi dans lequel se débat l'Europe, qui, sans l'aide des Etats-Unis, est absolument incapable à elle seule de remonter la pente.

Le total du déficit des 16 pays réunis à Paris à l'égard du continent américain s'élève pour la seule année 1948 à 8 milliards de dollars ; pour la période de 1948 à 1951, le déficit total en dollars est évalué à 22,4 milliards. Et pourtant, aucune de ces évaluations n'implique un volume déraisonnable d'importations, bien au contraire. C'est ainsi que la consommation de denrées alimentaires sera à la fin de la période considérée inférieure au niveau d'avant-guerre, et que l'essence, les textiles, les denrées alimentaires devront continuer à être rationnés dans de nombreux pays.

Ce n'est qu'en 1951, grâce à l'aide américaine, et pour autant que les conditions mondiales soient favorables, que les pays participant à la Conférence de Paris seront près de l'équilibre.

Il a été établi à Paris que dans l'état présent du monde, seules les unités économiques suffisamment fortes, ayant à leur disposition un marché intérieur important, sont en mesure d'abaisser les prix de revient industriels et agricoles de façon à assurer, grâce à une meilleure technique, le relèvement du niveau de vie des populations et à permettre aux pays intéressés d'affronter la compétition universelle.

Les Etats-Unis ont souvent insisté sur le fait que l'Europe court au suicide si elle ne parvient pas à supprimer les barrières douanières. Eux-mêmes sont extrêmement prospères, non seulement parce que leur territoire est immense et possède des ressources et des matières premières de valeur incalculable, mais encore parce que tout circule, se renouvelle, s'approprie et se transforme au plus grand bénéfice de la population ².

L'Europe, au contraire, fait songer à cet homme, que l'on qualifierait bien vite de fou, qui s'amuserait à se ligaturer les jambes, à se congestionner un pied, à fabriquer des engins destinés à se mutiler, à gêner, ralentir ou arrêter la circulation du sang, et qui se plaindrait ensuite de ne pas être très bien portant.

Dès lors, les 16 pays réunis à Paris se sont engagés à s'entr'aider plus étroitement et à étudier les possibilités de former des unions douanières entre certains ou entre tous les pays participants.

Répondant à cet appel, et l'ayant même devancé, la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg ont fait part de leur union.

Les quatre pays scandinaves, le Danemark, l'Islande, la Norvège et la Suède ont annoncé aux termes d'une conférence de leurs Ministres des Affaires Etrangères, tenue à Copenhague, les 27 et 28 août 1947, qu'ils prenaient des dispositions en vue d'examiner la possibilité de développer la coopération économique de leurs pays et notamment le problème de la suppression totale ou partielle des barrières douanières.

Les gouvernements de la Grèce et de la Turquie se sont engagés à orienter leurs efforts vers le même but, et à accorder toute leur attention à l'étude d'une union douanière régionale qui réunirait ces deux pays voisins et amis.

Treize pays : Autriche, Belgique, Danemark, France, Grèce, Irlande, Islande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni et Turquie ont constitué un groupe d'études afin d'examiner les problèmes relatifs à cette question et les mesures nécessaires à la réalisation d'une union douanière ou de plusieurs unions douanières.

Il a été convenu que la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg interviendraient en qualité de puissances invitantes ; la première réunion est fixée à Bruxelles au 10 novembre.

Les gouvernements français et italien ont décidé la création d'un groupe d'études, chargé d'examiner les conditions dans lesquelles une union douanière franco-italienne pourrait être réalisée et de faire un rapport aux deux gouvernements avant le 1er janvier 1948.

De plus, le gouvernement français a formellement et solennellement déclaré qu'il était disposé à entrer en négociations avec tous pays européens désireux d'établir avec la France une union douanière, et dont les économies seraient susceptibles de se combiner avec l'économie française, pour former un ensemble viable.

C'est pourquoi nous pensons que le groupe franco-belge de l'Union Interparlementaire a bien fait de mettre à l'ordre du jour de la présente séance l'étude des possibilités d'une union douanière et économique entre Benelux et la France, et nous remercions notre Président, M. le Député Louis Piérard, de nous l'avoir suggérée.

Pendant les longs mois que prendront les études préalables, nos partenaires disposeront du temps nécessaire pour retrouver leur prospérité d'antan. Nous sommes certain qu'ils y réussiront ; nous savons d'ailleurs fort bien que notre propre prospérité économique est étroitement liée à leur redressement.

En parcourant, pour rédiger ce rapport, les Annales Parlementaires des années 1924, 1928 et 1931, nous avons apprécié ce passage des débats qui se sont déroulés à la Chambre des Représentants, le 1er décembre 1931.

M. Hymans, Ministre des Affaires Etrangères, était à la tribune et rappelait à la Chambre la crise douloureuse qui éclata dans notre pays en 1846 : 500.000 ouvriers du lin en Flandre souffrirent cruellement ; les semailles furent détruites ; l'hiver fut rigoureux ; une maladie ravagea les pommes de terre ; la disette, le typhus, le choléra décimèrent les populations ; la nuptialité, la natalité diminuèrent.

Mais le Ministre ajouta non sans fierté : « Malgré tout, nous parvînmes à faire front à l'orage, et, vingt ans après, la Belgique était devenue une des premières puissances économiques du monde ! »

C'est à ce moment qu'il fut interrompu par M. le Député Sinzot, et cette interruption donna lieu à cette passe d'armes quelque peu émouvante :

M. Sinzot : « Ne vaut-il pas mieux traverser ces difficultés sans maladie, sans privations et sans souffrances ? »

M. Hymans, Ministre des Affaires Etrangères : « Mon idéal est de voir la Belgique, par ses seules forces, par son énergie et par son courage, poursuivre sa destinée dans l'honneur et la dignité d'une pleine indépendance. »

M. Sinzot : « Et par les souffrances de ceux qui vont au chômage ou par les bas salaires ? Est-ce là l'honneur et la dignité ? »

M. Hymans, Ministre des Affaires Etrangères : « Nous lutterons et nous ferons notre devoir vis-à-vis des ouvriers réduits au chômage. Il y en a moins chez nous qu'ailleurs. Nous nous efforcerons de traverser cette crise... »

Une voix : « En avez-vous les moyens ? »

M. Hymans, Ministre des Affaires Etrangères : « Je ne prêterai pas la main à une politique qui réduirait notre autonomie. Mais je reprends le cours de mon argumentation ».

Certes, les sentiments exprimés par les deux orateurs étaient très honorables, mais entre le Ministre et le Député, c'est, nous semble-t-il, M. Sinzot qui avait raison. Le temps n'est plus où chaque pays avait le droit de conserver aussi jalousement une indépendance absolue ; il convient aujourd'hui de songer davantage au bonheur des populations et de leur éviter les difficultés, les maladies, les privations et les souffrances

qu'entraînent inévitablement le chômage et les bas salaires, même si, pour obtenir cet avantage, les Etats doivent abandonner une partie de leur souveraineté.

Nous sommes sincèrement convaincu qu'une union douanière et économique est pour l'Europe la voie du salut, car, comme nous nous efforcerons de le démontrer tout au long de ce rapport, c'est la seule qui puisse assurer un plus grand bonheur à nos populations et peut-être même la Paix au Monde.

[...]

IX. — Les répercussions d'une Union douanière et économique sur les transports et les ports.

Une union douanière et économique entre la France et Benelux impliquerait l'interdiction, pour chacun des pays, de prendre ou de maintenir des mesures discriminatoires qui entraveraient les communications entre les pays. Elle suppose l'utilisation des voies de transport comme si la frontière n'existait plus. Sous cette condition, l'union améliorerait la situation présente et serait favorable.

La liberté, pour les entreprises de transports routiers, d'exercer leur activité au delà de la frontière ferait naître de nouveaux trafics ; elle profiterait spécialement à la Belgique où se trouvent les principaux centres de distribution de l'Europe continentale du Nord-Ouest qui peuvent être desservis par des camions automobiles.

La batellerie belge a toujours trouvé en France un champ d'exploitation rémunérateur. La convention de 1932 a freiné son activité sur les canaux français et le retour à une liberté complète lui serait favorable.

Une meilleure liaison entre les réseaux ferrés français et belge devrait être la conséquence d'une union économique. Pour les relations internationales de voyageurs, les horaires français tendent à détourner de la Belgique certains courants. Pour les marchandises, les tarifs français favorisent les ports français au détriment des ports belges ; il en est ainsi des tarifs qui intéressent les transports maritimes suisse, alsacien, mosellan, mosan et lorrain. La parité des prix vers Dunkerque et vers Anvers, malgré une différence de cent kilomètres, fait disparaître l'avantage pour Anvers d'une situation géographique. Les tarifs pour le transport des minerais de fer lorrains vers les usines belges attirent artificiellement le trafic sur le réseau français et pèsent lourdement sur le prix de revient de la fonte belge.

La France pratique, en matière portuaire, une politique très protectionniste qui détourne des ports de l'Escaut (Anvers et Gand) un trafic qui leur revient en raison de leur situation géographique et d'une organisation séculaire. Cette politique se manifeste par les tarifs spéciaux de chemin de fer, dont il vient d'être question. Avant la guerre, la surtaxe d'entrepôt rendait impossible le transit par les ports belges des marchandises destinées à la France. La surtaxe d'entrepôt n'a pas été rétablie après la libération, mais elle est remplacée par l'obligation, inscrite dans les licences à l'importation et à l'exportation, de faire passer la marchandise par un port français. L'union avec la France devrait avoir pour conséquence la liberté du choix du port le plus avantageux.

La suppression de toute entrave en matière de communication présenterait pour chacun des pays des avantages et des inconvénients. C'est ainsi que la suppression de la surtaxe d'entrepôt et des mesures similaires en France désavantagerait peut-être le port de Dunkerque au profit des ports belges mais serait profitable aux industriels et commerçants du Nord de la France. L'abattement des tarifs spéciaux belges de chemin de fer à l'importation et à l'exportation maritimes se ferait au profit des ports français, mais au désavantage des industriels français et des ports belges qui en bénéficient actuellement.

Dans l'ensemble, il y aurait incontestablement avantage pour chacun des pays puisque les transports suivraient les voies naturelles, c'est-à-dire les moins coûteuses.

X. — Conclusions.

Les conclusions que nous entendons tirer du présent rapport sont évidemment très modestes.

Au moment de les rédiger, nous songeons aux nombreux problèmes que nous aurions dû encore examiner pour être complet. Les répercussions de cette union n'ont pas été envisagées dans tous les secteurs de notre économie; de même, notre travail a porté davantage sur les conséquences qu'elle pourrait avoir sur l'économie belge plutôt que sur les économies française, hollandaise et luxembourgeoise que nous connaissons évidemment beaucoup moins bien et sur lesquelles nous n'avons pas tous les éléments d'information.

Les études techniques comprises dans ce rapport sont d'importance inégale: les unes sont plus sommaires et les autres plus fouillées; cela provient de notre manque de contact avec les personnalités auxquelles nous nous sommes adressé pour avoir leurs conseils et leurs avis, et oui, faute d'indications suffisantes de notre part, ont envisagé chacune le problème à leur manière.

Les conclusions des techniciens sont, dans l'ensemble, favorables à une union douanière Benelux-France. Des difficultés se présentent néanmoins dans certains secteurs de l'agriculture et de l'industrie, mais elles semblent pouvoir trouver une solution par des ententes entre industriels ou entre les gouvernements intéressés.

Bien entendu, l'éventualité d'une union économique plus ou moins poussée demanderait une étude beaucoup plus approfondie et entraînerait probablement de sérieuses réserves.

Nous ne sommes pas étonné des conclusions auxquelles nous aboutissons. Nous les prévoyions au moment de commencer ce travail, car l'idée d'une union douanière entre la France et la Belgique a été repoussée par nous dans le passé pour des motifs politiques et aussi par crainte de devoir accepter le protectionnisme français. Mais, à cette époque, on se rendait compte déjà que semblable union ne pouvait être que favorable aux divers secteurs de notre économie.

Si aujourd'hui l'économie française pouvait également y trouver son avantage, une union douanière, puis économique, répondrait cette fois à nos aspirations communes.

Il y aura probablement certains points sur lesquels nous ne parviendrons pas à nous entendre. Nous pensons, par exemple, à la question des tabacs, aux vins, aux alcools, aux voitures automobiles.

Le tabac: en France existe un monopole du tabac que ni les Belges, ni les Hollandais, ne voudront accepter, mais que le gouvernement français ne voudra peut-être pas non plus abandonner.

Les vins: l'entrée libre des vins français pourrait constituer un nouveau et grave dommage pour notre industrie brassicole et aussi pour les vins luxembourgeois qui ne pourront jamais soutenir la concurrence française; or, le Grand-Duché de Luxembourg considère que l'écoulement de son vin sur le marché belge constitue un pilier de son union économique avec notre pays.

Les alcools: la France perçoit des droits d'accise peu élevés sur les alcools; comme elle en est grand producteur, elle agit ainsi sagement, car sinon elle donnerait une trop forte prime à la fraude.

La Belgique, par contre, n'abandonnera pas sa remarquable législation sociale par laquelle elle protège sa population contre les méfaits.

Les voitures automobiles: le tarif Benelux prévoit des droits d'entrée élevés sur les véhicules automobiles montés, les châssis et carrosseries (24%) et des droits modérés sur les pièces détachées (6%); ce régime vise nettement à favoriser les usines de montage établies en Belgique. Le tarif des douanes de France prévoit pour les véhicules automobiles et pour leurs pièces détachées un droit d'entrée de 70% manifestement prohibitif.

Si les Français devaient adopter en cette matière le tarif Benelux, ce serait au détriment de leur industrie automobile: les voitures américaines directement importées ou montées en Benelux entreraient en France sans payer les droits de douane et concurrenceraient ainsi les voitures françaises.

Si, au contraire, Benelux acceptait le taux prohibitif français, ce serait la conquête de nos marchés par la voiture française, la mort de notre industrie du montage, et probablement des difficultés très grandes avec les Etats-Unis qui n'accepteraient pas sans réagir de voir notre frontière se fermer devant les voitures américaines.

Supposons donc que, sur ces points, nous ne parvenions pas à nous entendre. Serait-ce une raison suffisante pour ne pas tenter une union douanière? Nous ne le pensons pas.

La suppression des douaniers à la frontière commune est évidemment l'image la plus spectaculaire d'une union douanière, mais les bienfaits économiques de semblable union nous seraient presque totalement assurés, même s'il subsistait encore à la frontière française un corps de douaniers, dont la seule mission serait de contrôler le passage des cigarettes et des autos dans un sens, des vins et des alcools dans l'autre.

Nous avons réalisé en 1921 une union économique parfaite avec le Grand-Duché de Luxembourg, et pourtant un contrôle existe encore à la frontière belgo-luxembourgeoise, pour les alcools en provenance du Grand-Duché qui ne peuvent entrer librement sur le territoire douanier belge.

De même, nous espérons assurer semblable union économique avec les Pays-Bas, mais il n'est nullement certain que nous parviendrons à résoudre tous les problèmes et à supprimer tout contrôle à notre frontière commune.

Déjà, le 9 mai dernier, les trois Ministres de l'Agriculture ont réalisé un accord en vue d'assurer la protection des intérêts essentiels de notre agriculture. Il a été convenu, entre autres, que chacun des trois pays pourra « maintenir sous régime de licences les importations, même quand les prix du marché sont supérieurs aux prix minima » et aussi « prendre les mesures nécessaires pour assurer la sauvegarde des prix minima quand l'état d'approvisionnement du marché met en danger le prix minimum, ce fait étant de notoriété publique ».

L'application de cet accord nécessitera évidemment un contrôle à la frontière.

Il est bien certain que nos gouvernements, s'ils se proposent de réaliser cette union, doivent commencer les pourparlers avec la ferme intention de résoudre toutes les difficultés qui se présentent.

Notre propos est seulement de dire ici que s'ils n'y parvenaient pas entièrement, ce ne serait pas une raison suffisante pour ne rien faire du tout. Un accord pourrait exclure quelques produits sans nuire aux bienfaits généraux d'une union. Quant au nombre de ces produits, il doit évidemment être très limité; comme en tout, c'est une question de mesure.

Mais il ne faut pas perdre de vue les conclusions du technicien auquel nous nous sommes adressé pour savoir s'il était possible aujourd'hui d'unifier les deux tarifs douaniers, alors que cela paraissait impossible hier entre une France protectionniste et une Belgique libre-échangiste.

Il conclut que la réalisation d'un tarif commun Benelux-Belgique [*sic*: Benelux-France] est chose techniquement possible, mais il n'en reste pas moins que les droits français sont, dans l'ensemble, le double de ceux inscrits dans le tarif Benelux.

Toutefois, nous croyons devoir, pour la clarté de cet exposé, reprendre une nouvelle fois ici les arguments

que nous avons déjà fait valoir dans le cadre du présent rapport et qui nous font croire que les systèmes douaniers Benelux-France pourraient bien se rapprocher au point de s'identifier.

1) D'abord, nous avons comparé un tarif autonome Benelux, tel qu'il a été approuvé par les Parlements des trois pays intéressés et un tarif autonome français, tel qu'il a été déposé devant le Parlement français.

Sans vouloir dire que ce tarif est un « tarif de bataille », nous avons de bonnes raisons de penser que le gouvernement français sera amené à diminuer la hauteur de certains droits lors des négociations avec les autres pays, afin d'obtenir des avantages sur les marchés étrangers pour son commerce d'exportation.

2) Ensuite, nous pensons que la structure économique de la France s'est considérablement modifiée et que la France devra, demain, pour vivre, davantage exporter et suivre, dès lors, une politique moins protectionniste. Même si le plan Monnet est trop optimiste dans ses prévisions et de réalisation immédiate peu probable, il n'en reste pas moins qu'il indique l'orientation future de l'économie française.

3) Enfin, notre politique économique, de même que celle des Pays-Bas, sera évidemment considérablement influencée par une union douanière et économique avec un grand pays comme la France qui ouvrira à notre agriculture et à notre industrie un énorme débouché.

Alors qu'hier, nous devions songer avant tout à sauvegarder nos marchés extérieurs, nous nous trouverions demain devant un marché intérieur infiniment plus large, qui nous permettrait peut-être de nous enfermer dans des barrières douanières plus élevées.

Toutefois, n'oublions jamais que notre richesse économique provient surtout de notre exceptionnelle situation géographique, qui fait de la Belgique une grande place commerçante, un pays de transit et de transformation par excellence. Si nous voulons conserver cette position avantageuse — et nous le devons à tout prix -, il convient que notre politique économique reste encore et toujours orientée vers le libre-échange, à moins que notre marché intérieur ne s'étende encore davantage, mais alors au delà d'une union Benelux-France.

Nous avons dit dans notre introduction que Benelux ne constituait à nos yeux qu'une étape dans la voie d'une union douanière et économique plus vaste; une union avec la France devrait être un nouveau pas en avant, mais nullement le dernier.

En même temps que nous l'étudions du côté français, rien ne nous empêche de l'examiner également avec d'autres pays, si possible voisins.

Il est évident qu'une union qui comprendrait, non seulement la France et Benelux, mais aussi, par exemple, l'Allemagne occidentale, représenterait un tout économique beaucoup plus homogène.

D'ailleurs, cet ensemble plus large mettrait définitivement fin au déséquilibre qui, malgré l'importance économique de Benelux, pourrait encore subsister dans une union groupant une population de 18 millions et un peuple de 40 millions d'habitants; il n'y aurait vraiment plus aucune raison de craindre alors, comme nos ancêtres l'appréhendaient dans le passé, une prépondérance excessive de la part d'une grande puissance, trop étroitement liée aux problèmes internationaux.

L'unité morale de notre pays en serait également consolidée, car il convient que dans semblable union, chacune de nos deux communautés nationales — flamande et wallonne — puisse trouver son complet épanouissement. Dans Benelux seul, les Wallons pourraient craindre de voir leur rayonnement quelque peu limité, tandis que dans l'union France-Benelux, Flamands et Néerlandais pourraient se sentir moins à l'aise.

Voilà pourquoi un élargissement nouveau au delà de Benelux-France permettrait de constituer un ensemble

mieux équilibré et plus harmonieux.

Chaque pays devrait étudier de pareille façon des accords similaires avec ses voisins immédiats; ainsi, une union douanière et économique européenne se réaliserait bien plus rapidement, d'abord entre pays, puis entre groupes de pays. Nous n'avons guère confiance dans les travaux de ces Comités, issus de la Conférence des Seize, qui vont essayer de conclure en une fois une union européenne; ils seront obligés d'embrasser des problèmes si vastes et si complexes qu'ils ne pourront arriver qu'à des résultats décevants.

Et pourtant, le temps presse: s'il faut réaliser — nous l'avons dit — cet objectif par étapes successives et sans rien brusquer, il faut toutefois profiter de cette période d'après guerre, où les économies sont encore suffisamment malléables, pour les diriger dans une voie de coopération plus étroite.

En effet, la guerre a ébranlé les différentes structures économiques et oblige aujourd'hui chacun des pays à trouver une orientation nouvelle. Tel est le sens du Plan Monnet pour la France. Si nous tardons trop dans nos études, il faut craindre que chaque nation tente de se reconstituer en un tout économique autonome, ce qui rendrait encore plus difficile l'union de demain.

M. Bidault, Ministre des Affaires Etrangères et premier délégué de la France à l'Assemblée de l'O.N.U., a prononcé le 20 septembre 1947 un admirable discours:

« Sans hésitation, j'affirme qu'à tous égards le centre de ces problèmes se trouve dans ce vieux continent européen, dont la France a le redoutable privilège d'être, maintenant peut-être plus qu'à toute autre époque de son histoire, le symbole et l'interprète.

L'Europe est la grande victime de la guerre. Son territoire a été ravagé, sa population décimée, comme ils l'avaient été 25 ans auparavant dans des conditions très semblables, mais cependant moins affreuses. Le travail acharné d'une génération sera nécessaire pour relever ses ruines. Les rivages d'où sont partis, pour créer des communautés aujourd'hui florissantes, les hommes aventureux qui les ont fondées, sont aujourd'hui dévastés... Aussi ai-je le devoir de parler pour ces vieux peuples qui font figure d'ancêtres et sont si jeunes encore, malgré le malheur et la disette ».

Maintenant que le monde semble vouloir se diviser en deux blocs hostiles, on peut se demander si cette vieille Europe, qui fut le foyer de toutes les guerres, n'est pas appelée à jouer aujourd'hui ce rôle pacificateur que le Ministre des Affaires Etrangères français semblait vouloir lui donner.

Mais pour cela, il faut que notre coin d'Europe représente non seulement une force spirituelle et morale, mais aussi matérielle, c'est-à-dire économique.

Pour toutes ces raisons, nous souhaitons que notre gouvernement veuille bien mettre à l'étude les possibilités d'une union douanière et économique entre la France et Benelux; s'il l'estimait irréalisable, nous voudrions que son « non » soit cette fois basé sur un examen minutieux du problème auquel nous serions heureux d'avoir pu contribuer par cette étude.

Bruxelles, le 1er novembre 1947.

Raymond Scheyven.

1. P. van Zeeland: Rapport de la Commission des Affaires Etrangères chargée d'examiner le projet de loi approuvant la Convention de communauté douanière conclue à Londres le 5 septembre 1944 entre l'U.E.B.L. et les Pays-Bas et le Protocole à cette convention, Sénat de Belgique, séance du 17 juillet 1947. (Annales parlementaires, Sénat n°266, session 1946-1947.)

2. Voir à ce sujet le discours de M. de Geradon à la Chambre des Représentants, séance du 28 mars 1928 après-midi. (Annales parlementaires, Chambre des Représentants, p. 800.)