

Note du Département Intégration européenne au Quai d'Orsay (Paris, 7 avril 1955)

Légende: Le 7 avril 1955, le département "Intégration européenne" du ministère français des Affaires étrangères fait le point sur les voies possibles d'une poursuite de la construction européenne en précisant toutefois sa préférence pour une intégration économique généralisée.

Source: Ministère des Affaires étrangères; Commission de publication des DDF (sous la dir.). Documents diplomatiques français. Volume I: 1955, 1er janvier-30 juin. Paris: Imprimerie nationale, 1987. 849 p. p. 418-421.

Copyright: (c) Ministère des Affaires étrangères de la République Française

URL:

http://www.cvce.eu/obj/note_du_departement_integration_europeenne_au_quai_d_orsay_paris_7_avril_1955-fr-6d15eb32-7caf-4e98-afd6-f2f6950ed9ee.html



Date de dernière mise à jour: 05/11/2015

Note du Département *Intégration européenne* au Quai d'Orsay (Paris, 7 avril 1955)

Il est actuellement question de reprendre l'intégration européenne sous différentes formes.

1. Transports

Une extension de l'intégration européenne aux transports appelle les remarques suivantes :

La question n'est pas vierge. Il existe une Conférence des transports, de liaison avec l'O.E.C.E., qui comprend, outre les pays membres de cette organisation, l'Espagne. Cette conférence accomplit, semble-t-il, une œuvre modeste mais utile.

La C.E.C.A. possède déjà des attributions en matière de transports. Des résultats intéressants sur le plan des tarifs directs internationaux viennent d'être atteints.

Les problèmes de coordination des transports se posent au sein des différents pays. L'expérience prouve qu'ils sont extrêmement difficiles à résoudre, notamment la coordination rail-route. Même la concurrence voies fluviales – voies ferroviaires pose des problèmes délicats (concurrence entre la navigation rhénane et les voies ferroviaires à la suite des récentes modifications tarifaires intervenues dans le cadre de la C.E.C.A.).

Tous les problèmes de tarification sont extrêmement difficiles. Les tarifs sont liés ; toute modification de tarifs particuliers peut avoir des répercussions sur d'autres tarifs. L'incidence économique des tarifs de transport est extrêmement importante. On peut modifier sensiblement l'économie d'un pays par la voie des tarifs de transports.

Il faut noter qu'il existe aux Etats-Unis un organisme fédéral (Interstate Commerce Commission) qui comporte en particulier une sorte de cour d'appel pour les tarifs. Il existe des études sur ce système qui mériteraient d'être pris en considération dans l'élaboration d'un projet européen.

En ce qui concerne les chemins de fer, la plupart des réseaux européens, sinon tous, sont en déficit. Les parlements nationaux qui votent les crédits destinés à combler ce déficit se montreront particulièrement soucieux de voir maintenue la souveraineté nationale sur les transports ferroviaires.

Il peut y avoir intérêt à une certaine coordination des investissements en ce qui concerne la création d'autoroutes internationales, de projets d'électrification. La coopération technique offrirait également un intérêt, par exemple en ce qui concerne le choix du courant à utiliser pour la traction électrique, etc.

En matière d'aviation, le problème se pose différemment. On pourrait envisager une production en commun destinée à rendre l'Europe indépendante à l'égard de la production aéronautique américaine. Seul, un marché suffisamment large permettrait en effet de produire des avions modernes comparables aux prototypes américains. Peut-être ce point de vue civil pourrait-il, à un certain stade, rejoindre l'aspect militaire.

Certains estiment qu'il serait dangereux de confier à un organisme, qui a des compétences s'étendant à certaines matières premières, des compétences en matière de transport. Comme il a été dit, les problèmes de tarifs intéressent toute l'économie. Un organisme dont les vues seraient influencées par les considérations liées à certaines branches de l'économie risquerait de méconnaître les intérêts légitimes des autres branches ou des transporteurs. Exemple du charbon et de l'acier : le charbon et l'acier représentent environ 40% des produits transportés par fer. Les arbitrages que la Haute Autorité serait appelée à faire se trouveraient faussés au départ.

2. Energie

Il est certain que le problème de la concurrence entre les différentes formes d'énergie prend de plus en plus

d'importance. En particulier, la concurrence entre le charbon et le fuel est un des éléments qui déterminent l'évolution de la production charbonnière.

Il y aurait par conséquent des avantages évidents à avoir une politique coordonnée de l'énergie. Le gaz est lié au charbon ; l'électricité dépend elle aussi en partie du charbon, etc.

Pour ce qui est du charbon, le problème est résolu à l'échelon européen par la C.E.C.A.

En ce qui concerne l'électricité, il peut y avoir intérêt à certaines interconnexions de réseaux. On ne voit pas très bien la possibilité ni l'avantage d'une coordination des investissements, sauf pour des projets déterminés, non plus que d'une politique commune de prix ou de tarifs. Les milieux professionnels paraissent hostiles aux idées de cette nature.

En ce qui concerne le pétrole, il faut noter que ce produit est lié au marché mondial ; que les pays européens sont très différemment placés en ce qui concerne le contrôle des productions extra européennes (cas de la France, dont les intérêts ont été repris à l'Allemagne, de la Hollande, etc.). En ce qui touche la distribution, la question rejoint le problème de transport ci-dessus évoqué. Pour le raffinage, on pourrait envisager une coordination des investissements, mais elle se heurterait à de sérieuses difficultés (intérêts nationaux ou internationaux des sociétés, etc.).

D'une façon générale, si l'on peut concevoir que la question de l'énergie soit traitée dans son ensemble et d'un point de vue qui dépasse le cadre national, il faut souligner que les projets à cet effet devraient résulter non pas d'une vue a priori, orientée par des considérations politiques, mais d'une analyse objective des problèmes à résoudre, pour lesquels soit une coordination, soit une intégration, présenterait des avantages.

3. Pool vert

Le pool vert a maintenant trouvé son cadre dans l'O.E.C.E. Il est trop tôt pour dire ce qui peut sortir des travaux agricoles de cette organisation. Il est clair toutefois que le domaine agricole est un de ceux où tout système d'intégration risque de rencontrer les plus sérieux obstacles et où le protectionnisme est le plus vivace. Un marché commun des produits agricoles paraît dans la perspective actuelle, inconcevable, quel que soit le nombre des pays qui y participeraient (aides et subventions dans les différents pays, absence de complémentarité, différence des cours avec les cours mondiaux, difficulté pratique rencontrée dans l'élaboration de contrats à long terme, question des contreparties).

4. Zone de libre-échange. Union douanière.

Des idées de cette nature ont souvent été avancées, en particulier du côté du Bénélux. Tout compte fait, et malgré les objections qu'elles rencontrent elles méritent d'être examinées de près. Des engagements d'abaissement progressif des droits de douane assortis de clauses échappatoires, avec un tribunal d'appel, et peut-être des mécanismes de réadaptation et de reconversion, et un effort non pour égaliser, mais pour harmoniser les charges sociales et fiscales, ne paraîtraient pas irréalisables.

Une des conditions serait que le Bénélux acceptât que la protection douanière extérieure à la zone de libre-échange fût suffisante.

En tout état de cause, il peut être préférable de mettre en place un mécanisme qui exerce sur les économies nationales une pression d'ensemble, continue mais très progressive, plutôt que d'isoler tel ou tel secteur.