

P L A N S C H U M A N
Politique commerciale

I.

Les travaux actuellement en cours à la Commission des Questions Commerciales me paraît personnellement suivre une voie qui ne conduira pas à des résultats.

Que veut-on en effet ? BENELUX ne désire pas augmenter ses tarifs. Quant aux autres pays, on ne conçoit pas très bien que, à l'occasion du Plan Schuman, ils augmentent encore leurs droits. Tout au plus ces pays peuvent-ils craindre les effets d'une suspension des licences d'importation qui sont un frein beaucoup plus important que tous les droits de douane eux-mêmes.

La vraie crainte franco-allemande est la brèche qui existe, via Benelux, par laquelle s'engouffreraient, vers la France et l'Allemagne, des produits en provenance de l'extérieur du complexe, produits qui seraient nationalisés belges, par exemple.

Remarquons tout d'abord, le fait paradoxal d'avoir proclamé que l'unification résultant du Plan Schuman dans une partie de l'Europe est destinée à faire baisser les prix, et de faire maintenant état de craintes aussi surprenantes sur les possibilités de concurrence du complexe vis-à-vis des importations étrangères : c'est réellement se donner à l'avance un brevet de non-réussite.

II.

Il est bien difficile de faire des calculs pour situer quels devraient être les droits qui s'opposeraient aux effets de la brèche mentionnée plus haut. Il y a trop d'inconnues: nul ne sait, en effet, quelle sera la politique de prix à l'exportation de l'Angleterre et même si elle ne pratiquera pas de dumping, chose qui ne lui est pas interdite. Nous ne savons pas quels seront les frets dans quelques années, quel sera le régime de la taxe de transmission en Belgique. Lorsque nous comparons des prix rendu en France via la brèche belge,

il nous est impossible de calculer quels seront les prix français lorsque ceux-ci auront bénéficié des effets du Plan Schuman sur la réduction des prix de revient, notamment par l'abaissement du prix du charbon.

Les tableaux de comparaison, établis par les Français, ne comprennent qu'un seul élément certain ou, en tout cas, que nous devons considérer comme tel: ce sont les prix franco ayant cours en France actuellement et comprenant :

prix de base parité + extra de dimensions et de qualité + avenant de transport.

Tous les autres chiffres mis en comparaison, sont autant d'hypothèses comportant des approximations d'importance inconnue pour le moment; ces approximations sont elles-mêmes "coefficientées" par l'application des droits de douane et taxes diverses.

Dans ces conditions, les conclusions qu'on peut retirer de ce travail de comparaison ne signifient absolument rien.

III.

N'est-il pas plus sage de ne pas s'encombrer d'hypothèses trop imprécises et de s'en rapporter aux stipulations qui ont été prévues dans le document des experts, approuvé par les chefs de délégations, en ce qui concerne les prix.

En effet, toute marchandise en provenance d'usines belges est soumise, pour les prix, à l'approbation préalable de la Haute Autorité. Il suffirait de contrôler la rédaction de ce chapitre pour que soient applicables les règles édictées pour les marchandises belges aux marchandises nationalisées, lors de l'importation dans ce pays. Toute marchandise étrangère, domiciliée en Belgique, devrait être vendue dans les autres pays du complexe aux prix belges.

Si, à travers la brèche, les marchandises étrangères pouvaient être vendues ex Belgique, dans d'autres pays du complexe à des prix inférieurs, la H.A. est suffisamment armée pour assurer le jeu normal de la concurrence de ces marchandises soi-disant belges. Toute vente, par ex. en France, de marchandises anglaises nationalisées belges, serait directement contrôlable par la H.A. qui pourrait lui appliquer les sanctions prévues pour toute vente ex usines belges

au dessous des prix prévus.

D'un point de vue encore plus général, si l'hypothèse française suppose que le territoire français serait vulnérable par la concurrence anglaise, celle-ci acheminant le matériel à travers Benelux, on doit considérer que le territoire Benelux serait lui-même menacé en tout premier lieu par le matériel anglais, qui pourrait y exercer une concurrence considérablement plus efficace. Dès lors, on comprendrait mal l'intérêt qu'il y aurait, soit pour les Anglais, soit pour les intermédiaires, de se priver du profit à retirer, en Benelux, de ce potentiel de concurrence, en chargeant le matériel de frais et taxes divers pour l'acheminer en France, avec comme résultat un pouvoir de concurrence fortement affecté par le coût de la réexpédition.

Nous voulons faire ressortir par cette considération que le principe même du danger, pour la France, de livraisons transitant par Benelux est très discutable; on peut cependant imaginer, toujours dans l'hypothèse de base française, que les marchandises anglaises importées en Belgique, y nationalisées et y consommées, prendraient la place de marchandises de fabrication belge qui seraient libérées pour expédition vers d'autres régions du complexe, par exemple la France.

Dans ce cas, aucune des mesures prévues à la Commission des Questions Commerciale n'aurait d'effet pratique et le cas retomberait tout naturellement dans les principes d'organisation du marché unique avec tous les moyens d'action réservés à la H.A.

IV.

A tout prendre, la seule mesure pratique, si l'on^{ne} voulait pas s'en tenir au raisonnement ci-dessus, serait d'exiger, à la frontière française par exemple, des certificats d'origine. De ce côté, il y a peu à craindre: en effet, toute marchandise nationalisée serait facilement identifiable puisque tout le monde connaît les gares d'expédition des usines sidérurgiques belges et qu'une fraude de ce côté serait facilement décelable. Il suffirait d'une sanction assez importante pour prévenir ces cas de nationalisation abusifs.