MINISTÈRE
FV/LM DES
AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Direction Générale des Affaires
Economiques & Financières
Service de Coopération
Economique

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ 100

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PARIS, LE 2 mai 1955

N O T E

a.s. perspectives sur l'extension de la politique européenne.

L'extension de la politique européenne peut être réalisée par deux méthodes différentes :

- l'approche par secteurs qui traite séparément les problèmes propres à chaque branche d'activité .

- l'approche générale qui envisage l'économie des pays participants comme un tout.

Les déclarations faites par le gouvernement semblent indiquer que c'est à la première de ces deux approches que celui-ci songe; toutefois la présente note examinera également l'approche générale, à laquelle se référerait vraisemblablement une proposition du Bénélux.

.../...

© Archives Diplomatiques (DE-CE 1945-1960) (Paris (La Courneuve)) inv.nr. 611
http://resources.huygens.knaw.nl/europeseintegratie/doc/S01696

I - Approche par secteurs -

Cette approche permet de choisir le ou les secteurs où les avantages de l'intégration paraissent plus certains et les inconvénients le moins graves. Mais elle introduit dans l'économie des divisions plus ou moins artificielles. Il convient d'observer que l'intégration par secteurs peut être fondée soit sur une notion de concurrence (marché commun du type CECA), soit sur une notion d'entente ou de monopole (production en commun).

Des études préliminaires auxquelles il a été procédé il paraît résulter que l'extension de la politique européenne ne saurait être recherchée dans certains secteurs, soit parce qu'elle ne présenterait pas d'intérêt (absence d'avantages économiques sérieux ou d'effets politiques ou psychologiques), soit parce qu'elle se heurterait à de sérieuses difficultés : ces secteurs sont ceux du pétrole, de l'électricité et du gaz. Tout ce qui pourrait être envisagé dans ces domaines se limiterait ou à des projets de portée restreinte ou à des études en commun, par exemple sur la coordination des différentes formes d'énergie.

En revanche, il existe des possibilités dans le domaine de l'énergie atomique et dans celui des transports.

A - Energie Atomique -

- possibilité d'envisager la constitution d'une section européenne de l'Agence Atomique internationale lorsque celle-ci sera créée.

- possibilité de contacts entre les Commissariats à

.../...

l'Energie Atomique;

- possibilité d'accords concrets entre certains pays, en particulier France, Allemagne, Belgique et peut-être Hollande en vue de réaliser des investissements en commun, pour l'installation d'une industrie de séparation des isotopes par exemple.

- peut-être pourrait-on parvenir graduellement à la notion de budget commun; mais ce problème devrait faire l'objet d'un examen approfondi.

B - Transports -

1) Transports terrestres : Une coopération intra-européenne est déjà réalisée au sein de la Conférence Européenne des Ministres des Transports qui groupe, en marge de l'OECE, les nations qui en sont membres, plus l'Espagne et la Yougoslavie. Cette Conférence permet la création de groupes restreints de pays résolus à s'associer pour accomplir en commun certaines tâches.

Elle s'intéresse : à la coordination des investissements, à leur financement international (création en cours de réalisation de la Société européenne "Eurofima" pour le financement du matériel ferroviaire), à la rationalisation et à la modernisation du matériel. Elle a abordé le problème de l'unification des tarifs, qui soulève de graves difficultés et qui lui a paru ne pouvoir être résolu que par étapes et à long terme. Elle n'a pas jugé opportun de retenir, pour le moment, la question de la coordination des divers modes de transport,

.../...

déjà très délicate à traiter sur le plan national.

Mettant à part le problème de procédure que poserait la création d'une nouvelle instance compétente en matière de transports, distincte de la Conférence des transports, il devrait être possible d'accroître et d'assurer, dans les domaines ci-dessus mentionnés, la coopération entre pays disposés à s'associer à cette fin.

Il conviendrait par exemple d'examiner si des fonds ne pourraient pas être mis à la disposition des Ministres des Transports dans un cadre européen en vue d'atteindre les objectifs précités et de réaliser certains travaux d'intérêt commun : canalisations, autoroutes, programmes coordonnés d'électrification, etc.

11) Transports aériens :

a/ Production : Le véritable intérêt d'une coopération serait de disposer d'un marché suffisamment large pour assurer la rentabilité de productions qui nécessitent des investissements extrêmement coûteux. Il apparaît que la production en commun d'appareils civils ne serait véritablement utile que dans la mesure où elle permettrait d'affronter la concurrence non seulement sur le marché européen mais sur le marché mondial. La possibilité d'utiliser en commun les bases d'essais serait en elle-même un avantage. En revanche, la production de prototypes en commun n'apparaît ni nécessaire ni aisément réalisable.

Il convient de remarquer qu'une intégration dans le domaine de la production peut se fonder soit sur la notion

.../...

d'entente soit sur celle de concurrence. La solution adoptée ne devrait en aucun cas conduire à l'élimination d'une industrie au profit d'une autre.

Il importe enfin de rappeler qu'un certain nombre des entreprises en cause sont du secteur privé.

b/ Exploitation : Il devrait être possible de compléter, sur le plan régional, l'action de l'Organisation Internationale de l'Aviation civile, en concluant des accords pour l'exploitation en commun de certaines lignes, ou de toutes les grandes lignes.

II - Approche générale

Cette approche a été dans le passé préconisée par les Hollandais (plan Beyen) et soutenue par les Italiens. Elle a été discutée dans le cadre de la Conférence pour la Communauté politique européenne.

Elle présente les avantages suivants :

- Association étroite des économies entre lesquelles disparaissent les barrières opposées par les tarifs douaniers et les contingentements;

- Elimination des difficultés qui naissent d'une intégration partielle. Tous les secteurs de l'économie étant liés, il est difficile de les séparer sans arbitraire (exemple du Traité instituant la CECA);

- Les effets favorables ou défavorables à l'intégration sont répartis sur l'ensemble des secteurs, ce qui permet de les équilibrer et facilite les ajustements.

.../...

Mais elle se heurte à des difficultés :

- Question du tarif commun à l'égard de l'extérieur, les pays à tarif bas s'opposant à l'institution d'un tarif commun plus élevé que le leur. Cette question a fait l'objet de débats lors des discussions sur la Communauté politique et il est apparu que la position du Bénélux était largement inspirée par l'intérêt propre de ces pays.

- La France applique actuellement une taxe de compensation qui s'ajoute à un tarif très élevé. Peut-elle sérieusement proposer une communauté tarifaire même progressive ?

A propos des territoires d'outremer se pose un autre problème : Devraient-ils être placés à l'intérieur ou à l'extérieur de la zone de libre échange ?

- Enfin, problème monétaire : la logique du système n'est-elle pas de s'orienter vers une monnaie commune qui conduirait à des institutions politiques de caractère fédéral, avec les conséquences qui en découlent (redistribution du chômage, etc).

Il convient de souligner que toute solution impliquant l'ouverture d'un marché commun, exige des facultés de transfert et de paiement, qui ne peuvent être réalisées que grâce à la convertibilité de toutes les monnaies en cause, ou grâce à l'existence d'un mécanisme de compensation multilatéral (UEP).

Ce problème a un caractère actuel du fait des discussions en cours à l'OECE au sujet du renouvellement de l'Union Européenne des Paiements. Il est possible mais non certain que la Grande-Bretagne abandonne l'U.E.P. dans les mois à venir. Cette sécession entraînera-t-elle ou non la disparition d'un

.../...

système monétaire multilatéral européen ? Certains pays seront-ils ou non conduits à suivre le Royaume-Uni dans la convertibilité ? Les pays européens continentaux maintiendront-ils en l'absence de la Grande-Bretagne une solidarité en matière monétaire ? L'avenir de l'intégration européenne se trouve lié à ce problème.

o

o o

En conclusion, il semble qu'il existe des possibilités réelles d'association dans le domaine des transports et de l'énergie étomique. Mais les formes que revêtirait cette association - coordination, accords multilatéraux, solutions de caractère institutionnel - ne paraissent pas pouvoir être déterminées au stade actuel, mais après examen et à la lumière des problèmes concrets qui se posent.

En ce qui concerne l'approche général, il ne paraît pas possible pour nous d'assumer des engagements à priori. Il conviendrait à tout le moins de savoir si la conception du Bénélux, qui avait paru inacceptable du point de vue français lors des discussions antérieures sur ce même sujet, a évolué suffisamment pour que l'on puisse reprendre utilement un examen des perspectives qui s'offrent dans ce domaine.

Sans poser la question de procédure, qui n'entre pas dans le cadre de la présente note, il semble donc qu'une réunion des Ministres des Affaires Etrangères qui aurait ces problèmes à son ordre du jour, devrait s'attacher à définir le cadre dans lequel ces questions seraient étudiées en commun et

.../...

les méthodes propres à assurer l'efficacité de ces études. La procédure choisie devrait permettre d'examiner, sans parti pris doctrinal, les différentes possibilités de manière à réserver la souplesse des solutions futures./.