

à retourner à O. L.

o.B.63.8.0. ✓  
 o.B.63.5.9.  
 o.B.63.12.0. - VW  
 o.B.16.23.9.  
 o.B.63.1.14.

a/a

## N o t e

pour le Chef du Département

Position de la Suisse à l'égard  
 des projets de constitution  
d'organes techniques européens.

### I. Communauté européenne charbon-acier

Le traité créant une communauté européenne du charbon et de l'acier est entré en vigueur le 25 juillet 1952.

La communauté compte quatre organes:

- a) la Haute autorité, composée de 9 membres, est le pouvoir exécutif. Elle est assistée d'un comité consultatif de 30 à 51 membres représentant les producteurs, les travailleurs et les utilisateurs.
- b) L'Assemblée commune, forte de 78 membres, est l'organe parlementaire.
- c) Le conseil des ministres, composé d'un représentant du gouvernement de chacun des six Etats membres, a pour tâche d'assurer la liaison entre la Haute autorité et les gouvernements.
- d) Enfin, la cour de justice de 7 membres exerce le pouvoir judiciaire.

Il n'a pas été possible de se mettre d'accord sur le choix d'un siège définitif; aussi la Haute autorité a-t-elle établi son quartier général à Luxembourg, tandis que l'Assemblée se réunissait provisoirement à Strasbourg, en attendant que la France et l'Allemagne s'entendent sur le problème de la Sarre où devrait alors s'installer le siège définitif de la communauté.

L'Assemblée commune tint sa première session en septembre. Ses travaux ont eu un caractère purement constitutif et administratif.\* C'est le 10 janvier 1953 seulement

---

\* Il y a lieu de noter cependant que les membres de l'Assemblée commune ont accepté de se constituer en une Assemblée ad hoc afin d'élaborer un projet tendant à la création d'une autorité politique européenne.





- 2 -

que l'Assemblée commune entrera dans le vif du sujet en prenant connaissance du rapport de la Haute autorité sur la situation de la communauté. L'établissement du marché commun pour le charbon est prévu pour le 10 février 1953 et celui du marché commun de l'acier pour le 10 avril. Pour le moment, la Haute autorité s'occupe de la préparation du rapport précité et de l'élaboration du budget.

Il convient donc d'attendre et de voir à l'oeuvre les organes de la communauté. On constate cependant d'ores et déjà que la constitution d'un marché commun du charbon et de l'acier ne va pas manquer de poser certains problèmes qui revêtent une réelle importance pour la Suisse. Dans nos relations commerciales avec les six Etats signataires du Plan Schuman, ce ne seront plus les Etats eux-mêmes qui, dans de nombreux cas, interviendront comme partenaires dans les négociations, mais bien la communauté qui les unit. Celle-ci peut donner des instructions aux gouvernements et aux entreprises privées. Les Etats membres doivent soumettre à la Haute autorité leurs projets d'accords commerciaux. En ce qui concerne la politique douanière, il faut nous attendre que la communauté engage des pourparlers avec nous afin d'écartier l'application de la clause de la nation la plus favorisée insérée dans les traités de commerce que nous avons conclus avec les Etats membres; la conférence du Gatt qui vient de se tenir à Genève a décidé d'admettre la requête présentée à ce sujet par la communauté. Dans le domaine du contingentement des exportations, nous risquons également de rencontrer certaines difficultés. La situation du marché du charbon et de l'acier est actuellement satisfaisante, mais en cas de "pénurie sérieuse" la Haute autorité peut prendre des mesures allant jusqu'à l'interdiction de l'exportation à destination des pays tiers, si la demande excède sensiblement l'offre.

L'application du Plan Schuman pourrait aussi avoir de fâcheuses répercussions pour notre pays dans le domaine des transports. Une commission spéciale de la communauté est chargée d'étudier le problème des transports et de coordonner les tarifs pratiqués actuellement dans les différents Etats membres. L'introduction de tarifs dégressifs serait un danger pour notre économie, de même que les projets français tendant à l'établissement d'une ligne de transit qui contournerait le territoire suisse. C'est pourquoi les CFF, comme d'ailleurs les armateurs rhénans, désireraient que les autorités fédérales se mettent en rapport avec la commission spéciale de la communauté afin de défendre devant elle les intérêts de la Suisse. Il nous a paru inopportun de prendre actuellement une initiative de ce genre. Nous préférons attendre, pour agir, d'être mieux renseignés sur les intentions de cette commission.

Une conférence interdépartementale, à laquelle les milieux intéressés à la navigation sur le Rhin étaient égale-



- 3 -

ment représentés, s'est réunie en octobre à Berne. Il y a été décidé de proposer au Conseil fédéral la création d'une commission chargée de coordonner sur le plan suisse l'étude des problèmes qui ont trait au plan Schuman. Cette commission est composée d'un représentant du département politique, du département de l'économie publique, du département des postes et chemins de fer, de la navigation fluviale et des entreprises ferroviaires.

## II. Plan Pflimlin

La réunion préparatoire qui s'est tenue à Paris en mars 1952, en vue de l'organisation des marchés agricoles européens et à laquelle la Suisse avait pris part, avait chargé un groupe de travail de rassembler la documentation nécessaire pour permettre la convocation de la conférence proprement dite, qui devait avoir lieu entre juin et octobre.

Le groupe de travail a créé plusieurs sous-groupes, auxquels incombait la tâche de préparer la documentation relative aux diverses questions qui se posent: étude des produits, problèmes généraux, problèmes institutionnels. Les principaux produits sur lesquels ont porté les travaux préparatoires des experts sont les suivants: céréales panifiables et fourragères, tabac, légumes et fruits frais, légumes et fruits conservés, vin, sucre, pommes de terre, animaux vivants, viande, lait et produits laitiers, huiles comestibles, tourteaux, produits textiles, semences, bois, poissons.

On ne tarda pas à se rendre compte des difficultés considérables auxquelles se heurte le projet d'organisation des marchés agricoles. En particulier chaque pays possède sa propre réglementation et il n'est pas facile d'harmoniser sur le plan européen les différents intérêts nationaux qui sont en présence. La Suède ne s'intéresse guère au projet, car elle ne participe que dans une très faible mesure au commerce international des produits agricoles. Les Anglais craignent de se lier, préfèrent appliquer leur propre politique et ne semblent pas craindre la discrimination dont ils pourraient être victimes de la part d'une communauté agricole européenne, au cas où elle verrait le jour. Les Danois, au contraire, bien que pas très enthousiastes, s'intéressent au projet, car les deux tiers de leurs exportations portent sur les denrées agricoles et, contrairement aux Anglais, ils redoutent d'être les victimes de mesures discriminatoires de la part d'une autorité européenne. Ils craignent notamment que leur abstention ne profite aux Pays-Bas.

En raison de toutes les difficultés qu'il convient de surmonter, les travaux préparatoires ont peu avancé et la conférence générale n'a pas pu avoir lieu cet automne. Les Français ont proposé de la convoquer pour le 23 janvier 1953,



mais, d'après les dernières informations que nous possédons, il paraît douteux que cette date puisse être retenue; la conférence ne sera sans doute convoquée que pour le mois de février.

Vu la lenteur avec laquelle s'élabore le projet d'organisation des marchés agricoles, il n'est pas impossible que les six Etats signataires du Plan Schuman s'entendent entre eux pour constituer une communauté agricole réduite, qui engloberait la France, l'Italie, l'Allemagne et le Benelux. Cette solution serait contraire au point de vue suisse, selon lequel la coopération européenne dans le domaine de l'agriculture devrait être réalisée pas à pas dans le cadre de l'OECE.

### III. Communauté européenne de la santé

A la suite d'une initiative de M. Ribeyre, Ministre français de la santé publique, le Gouvernement français a décidé de proposer aux gouvernements des Etats membres du Conseil de l'Europe ainsi qu'à la Suisse la création d'une communauté européenne de la santé. L'Ambassade de France nous a remis le 6 octobre un aide-mémoire disant notamment que la communauté européenne de la santé aurait pour mission, par la mise en commun des ressources destinées à soulager les malades et les infirmes, de contribuer au bien-être physique et moral des populations et de perfectionner la condition sanitaire et sociale des Etats participants. Elle serait chargée de promouvoir un vaste échange de l'ensemble des moyens sanitaires sur le triple plan culturel, économique et social.

L'invitation définitive du Gouvernement français ne nous est pas encore parvenue, mais il semble qu'elle ne saurait tarder. Nous avons même appris que la France envisagerait de convoquer une conférence avant Noël.

En attendant, nous avons chargé nos légations dans quelques capitales européennes de nous renseigner sur les réactions suscitées par ce nouveau plan français. Nous recevrons, dans quelques jours, un memorandum des entreprises bâloises de l'industrie pharmaceutique et nous envisageons de convoquer une conférence interdépartementale dans la seconde moitié du mois de novembre.

La Suisse ne pourra que se montrer réservée à l'égard de ce projet mais, comme l'expérience du Plan Pflimlin l'a déjà montré, il est opportun que nous soyons présents aux conférences qui pourraient être convoquées afin de savoir ce qui se passe, de faire valoir notre point de vue et de ne pas être tenus à l'écart.



#### IV. Transports aériens

Au début de septembre, l'Ambassade de France nous a invités, de la part de son Gouvernement, à participer à une conférence convoquée pour le 20 octobre et organisée hors du cadre de toute institution internationale. Cette conférence devait étudier le problème de la coordination des transports aériens en Europe occidentale et débattre notamment les questions suivantes: représentation commerciale mutuelle des entreprises, coordination des horaires, coordination avec l'IATA, problèmes du matériel volant.

Bien que les autorités fédérales n'eussent pas elles-mêmes souhaité cette réunion dont elles ne voyaient pas la nécessité, nous avons répondu affirmativement à l'invitation française, estimant que nous ne pouvions nous tenir à l'écart vu l'importance que présentent pour nous les problèmes qui y seraient traités.

En fait, la conférence a été renvoyée. Cet ajournement a pour principale raison une divergence de vues entre le Gouvernement du Royaume-Uni et celui de la France. Les Anglais sont en effet très désireux de ne prendre aucune initiative qui pût porter atteinte à l'OACI. En définitive, les autorités françaises et britanniques se sont entendues sur un projet de résolution qui prévoit que l'OACI devrait être sollicitée de réunir une conférence régionale afin d'étudier les problèmes de coordination des transports aériens en Europe.

L'affaire en est demeurée là pour le moment. En attendant l'invitation éventuelle de l'OACI, nous avons consulté quelques-unes de nos légations afin de connaître l'attitude qu'adopteraient certains gouvernements étrangers, notamment ceux de Bruxelles et de La Haye.

#### V. Transports intérieurs

Un groupe de travail de l'OECE va se réunir prochainement à Paris afin de préparer l'organisation d'une conférence d'experts qui devra étudier une coordination et une réglementation plus poussées des transports intérieurs en Europe occidentale. En vue de la session de ce groupe de travail, nous avons préparé des instructions à l'intention de notre délégation auprès de l'OECE. Nous sommes d'avis que la conférence d'experts envisagée devrait se tenir sous l'égide de l'OECE. Notre délégation exposera notre point de vue, selon lequel la Suisse ne saurait adhérer à une organisation qui présenterait le caractère d'une autorité supra-nationale. Nous ne sommes pas convaincus non plus de la nécessité de créer un organe international de caractère consultatif, mais nous ne sommes pas opposés à ce que cette question soit discutée. En principe, nous cherchons à lutter contre les tendances qui se



- 6 -

manifestent actuellement en Europe et qui visent à la multiplication des organes internationaux dans tous les domaines.

D'autre part, le Chef du Département des postes et chemins de fer a reçu en octobre de M. André Morice, Ministre français des transports, une invitation à participer à une conférence qui réunirait prochainement à Paris les ministres des transports des pays de l'Europe occidentale, en vue d'étudier un certain nombre de problèmes posés par l'évolution des transports ferroviaires, routiers et fluviaux. Des hauts fonctionnaires du Ministère français des transports viendront auparavant à Berne prendre contact avec les services du Département des postes et chemins de fer, afin de mettre au point les questions qui seraient inscrites à l'ordre du jour de la réunion des ministres.

## VI. Conclusions

Les initiatives prises par le Gouvernement français en vue de constituer des organes techniques européens de caractère supra-national ou consultatif posent à la Suisse une série de problèmes. Ceux-ci deviendront sans doute toujours plus aigus dans les mois à venir. Alors que notre participation aux institutions spécialisées de l'ONU ne soulève pas de difficultés, il conviendra de soumettre les tentatives d'intégration européenne à un examen attentif et de déterminer la position de la Suisse à leur égard.

Berne, le 12 novembre 1952.