

Perspectives nouvelles pour notre vieux continent

Conférence du Dr. Spethmann

Cercle franco-allemand
Paris, le 22 novembre 1988

Mesdames et Messieurs,

nombreux furent ceux qui, au début des années 80, avaient irrémédiablement condamné le vieux continent Europe. Des expressions telles que "europessimisme" et "eurosclârose" étaient de mise. L'Europe souffrirait d'une maladie incurable: anémie d'innovation et paralysie des marchés. Bruce Nussbaum, un parmi les nombreuses Cassandres, compara l'Europe à une voiture qui, lancée à toute vitesse, aurait dépassé la falaise et resterait encore quelques instants en suspension en l'air avant de tomber à la mer et d'y sombrer.

Plus personne aujourd'hui n'en souffle mot. La malade qu'est l'Europe, si tant est quelle en fut jamais une, est en bonne santé et part à la recherche de nouveaux horizons. Les pessimistes se sont tus, et il est à craindre aujourd'hui que ce sont les euroeuphoriques qui donnent le ton et placent l'Europe à nouveau sous un faux jour.

Ici, dans la capitale de la mode où nous nous trouvons, l'on pourrait dire qu'en matière de jugement économique, cette mode n'est ni chic ni fonctionnelle.

Quelle est donc cette image que l'Europe nous présente si nous l'analysons avec réalisme?

Depuis 1982 l'économie de l'Europe a eu constamment le vent en poupe et elle se trouve dans sa septième année de croissance consécutive. Et, défiant toute analogie biblique, ce développement West pas prêt de prendre fin. Oh certes: des taux de croissance, en termes réels, de 2 à 3 % en moyenne de l'an ne nous incitent pas à l'exubération et ne sont pas à même de résoudre tous les problèmes auxquels nous sommes confrontés, que ce soit l'important chômage, l'endettement public ou les charges sociales croissantes.

A l'inverse, il est vrai que les succès économiques remportés au cours des années passées montrent que, dans la lutte internationale pour les marchés, l'Europe a su maintenir sa position en flèche dans de nombreux domaines conjointement avec les Etats-Unis ou le Japon et qu'elle ne s'est pas fait coiffer au poteau par ses concurrents! Nous avons su relever à la fois ce que Jean-Jacques Servan-Schreiber, il y a 20 ans, a qualifié de "défi américain" et, plus récemment, le défi japonais. Pour ma part, je reste convaincu que l'Europe saura, à l'avenir également, se maintenir dans la concurrence internationale à condition toutefois qu'elle sache remédier à ses faiblesses avérées et préserver ses atouts.

Quels sont ces faiblesses et ces atouts propres à l'Europe par rapport à ses principaux concurrents? Je me limiterai, si vous le permettez, à quelques points saillants.

Le marché de l'emploi et les coûts de la main-d'œuvre

Le Japon connaît un taux de chômage extrêmement bas, et les Etats-Unis ont su, au cours des dernières années, créer dix-sept millions d'emplois nouveaux. L'Europe ne connaît rien de pareil et son taux de chômage s'obstine à se maintenir au-dessus de la barre des 10%. Ce qui explique essentiellement cet Etat de fait, c'est le manque de mobilité de la main-d'œuvre en Europe. L'Amérique, par exemple, connaît une mobilité régionale particulièrement élevée de la sienne. Quoi de plus normal là-bas que de déménager de la rust-belt à la sun-belt, de la côte Est à la côte Ouest et, s'il le faut, en sens inverse. Etre propriétaire d'une maison, là-bas, West pas davantage un frein à la recherche d'un emploi meilleur. Pour l'Europe, il s'agit là d'autant d'obstacles quasiment insurmontables.

Pour bon nombre de pays européens, investir dans de nouvelles embauches constitue un risque élevé. Si l'on ne peut se défaire de ses effectifs lorsque le marché refuse d'absorber les produits, on réfléchira par deux fois avant d'embaucher. C'est ici que les clauses de sauvegarde bien intentionnées en faveur des travailleurs produisent des effets contraires. Les chefs d'entreprise américains et japonais ont eu en la matière une beaucoup plus grande liberté de main, si l'on excepte quelques grandes entreprises.

A cela s'ajoute le coût de la main-d'œuvre. A cet égard, l'année passée, la République fédérale d'Allemagne était en tête de peloton mondial, à peine précédée par la Suisse: ses coûts étaient de 30% supérieurs à ceux du Japon, de 33% supérieurs à ceux des Etats-Unis mais aussi de 46% supérieurs à ceux de la France, pays qui prend ici une position moyenne.

Certes, la fluctuation des cours de change entre pour beaucoup dans de telles comparaisons. Mais même si on l'exprime dans la monnaie nationale respective, l'augmentation des coûts salariaux, dans la période de 1985 à 1987, était plus modérée aux Etats-Unis avec +4,4% et au Japon avec +5,5% qu'en République fédérale d'Allemagne, par exemple avec 10,1% ou en France avec 7,3 %.

Cette retenue toute relative en matière de politique salariale aux Etats-Unis et au Japon aurait été sans grands effets si ces pays n'avaient su la flanquer de progrès dans l'amélioration de la productivité. Il est vrai qu'à ce niveau le Japon se pose en champion

traditionnel et que les Etats-Unis ont su, au cours des années passées, rattraper fortement du terrain. A l'opposé, la France et la R&publique fédérale y ont perdu de leur dynamique.

Parmi les facteurs qui déterminent la compétitivité d'un pays il y a, outre les coûts salariaux, les frais financiers. Plus les temps d'utilisation machine sont longs et plus les investissements s'amortissent mieux. C'est dire que la durée du travail joue un rôle particulier. Or, dans la plupart des pays d'Europe l'on travaille moins qu'aux Etats-Unis et au Japon. Si l'on prend comme référence le travailleur allemand (avec 1.583 heures de travail en 1987) son homologue français travaille 47 heures de plus par an (+3%) mais son collègue américain travaille 266 heures de plus (+17%) et le travailleur japonais même 584 heures (+37%), différences que les cours de change, aussi favorables soient-ils, ne peuvent que difficilement compenser.

Dans ce tableau, l'Europe a cependant un atout à savoir la qualification professionnelle de sa main-d'œuvre. Certes, il est vrai que les Etats-Unis par exemple possèdent des universités et des Etablissements scientifiques de prestige. Cependant une économie na pas seulement besoin de grosses têtes mais aussi d'une vaste couche d'ouvriers hautement qualifiés, capables de conduire faiblement des machines de plus en plus chères. L'Europe est mieux lotie à cet égard.

Imposition des sociétés

Pour que l'Europe soit un site attrayant, l'imposition des bénéfices réalisés par les entreprises joue un rôle essentiel. L'Europe est ici loin de présenter un visage uniforme. C'est ainsi qu'en République fédérale d'Allemagne, les charges fiscales cumulées des sociétés de capitaux en cas de thésaurisation des bénéfices sont de 70,8% par rapport à 60,9% en France, 42% aux Pays-Bas et 35% en Espagne et Grande-Bretagne. A titre de comparaison, aux Etats-Unis et au Japon elles sont de 46% et de 64% respectivement.

Faut-il dès lors s'étonner que dans les pays à imposition élevée sur les sociétés, le rendement net du chiffre d'affaires et la dynamique des investissements sont les plus faibles?

Le Japon fait ici bande à part puisque, malgré une imposition élevée des sociétés et des bas rendements nets du chiffre d'affaires, il connaît une activité vigoureuse de

ses investissements. Les nombreuses possibilités d'amortissements extraordinaires expliquent sans aucun doute ce phénomène.

Coûts de l'énergie et préservation de l'environnement

Les avantages ou les inconvénients en terme de localisation sont aussi la résultat du niveau de prix de l'énergie et plus particulièrement de l'énergie électrique pour ce qui concerne le développement industriel. A cet égard, il n'y a pas que la seule disponibilité à bon marché de sources énergétiques propres qui intervienne mais aussi la politique énergétique pratiquée par chaque pays. La France et les Etats-Unis sont, bien que pour des raisons différentes, en bonne posture ici. En Allemagne, à l'inverse, le prix du courant est sensiblement plus élevé. L'on peut dès lors comprendre que de part et d'autre de la frontière franco-allemande l'on réfléchisse à la possibilité d'exporter le courant français. Chacun est conscient qu'il s'agit là d'un sujet conflictuel, et j'avoue franchement que je vois mal comment l'on peut trouver une peréquation entre une politique allemande qui donne la primauté au charbon et les priorités françaises qui tablent sur le nucléaire. Mais il faudra bien répondre à long terme à la question essentielle pour l'industrie de savoir pendant combien de temps encore l'Allemagne peut s'accommoder d'un prix élevé de son énergie électrique.

Les actions entreprises en matière de préservation de l'environnement entrent pour une part croissante dans la composition des coûts de l'énergie. A l'instar du Japon, l'Europe, du fait de la haute densité de sa population, se retrouve dans une situation particulière. Par ailleurs, la protection de l'environnement se révèle de plus en plus un défi à dimension globale. L'Europe serait bien inspirée à jouer, grâce au développement et à l'introduction de nouvelles technologies, un rôle de leader en la matière. Si, en raison de sa bonne situation géographique ou par manque de sensibilisation aux problèmes écologiques, un pays se posait en frein à cette évolution il perdrait non seulement sa capacité d'agir mais aussi sa crédibilité à l'égard d'autres pays, notamment ceux du Tiers-monde. Or c'est là-bas précisément que les problèmes de l'environnement prennent une dimension dramatique.

Faire cavalier seul en matière de préservation de l'environnement est souvent dénué de tout sens et entrave de façon croissante l'égalité des chances en matière de concurrence. C'est ainsi qu'en Allemagne chaque tonne d'acier produite se voit grever d'une surtaxe de 50 DM et plus au titre de mesures de protection de l'environnement, alors qu'en France, si nos estimations sont exactes, elle n'est que de 20 à 30 DM. Or, ceci n'a rien à voir avec des réalités géographiques naturelles car cette différence de coût

est exclusivement d'origine politique. L'Allemagne fait elle bien de concrétiser toute revendication écologique en contrainte coûteuse? Pour ma part, la réponse est non. Le gouvernement français a-t-il bien fait de révoquer, sous la pression de son industrie, le compromis déjà adopté en matière d'épuration des gaz d'échappement des petites cylindrées? Là encore je crains que la réponse est non.

L'environnement économique

Le capitaine d'industrie a besoin, pour agir et investir, d'un environnement économique qui lui soit favorable et, pour autant que faire se peut, de certitudes pour le futur. L'Europe a fait des progrès au cours des années passées en la matière. Si les entreprises y ont moins de latitude qu'aux Etats-Unis par exemple, le débat économique est aujourd'hui moins empreint d'idéologie. Les changements brutaux de cap économique comme les ont connus par exemple la Grande Bretagne ou même la France semblent pour le moment appartenir au passé. Nombre de pays en Europe donnent aujourd'hui la préférence à une politique monétaire stable et à la limitation de l'intervention de l'Etat. Cela ne peut être que bénéfique pour la compétitivité des pays européens qui, plus que les autres, sont tenus de chercher leur salut sur des marchés situés en dehors de leurs propres frontières.

La taille des marchés

Par rapport à leurs concurrents, les différents pays qui composent l'Europe connaissent un inconvénient naturel du fait de la limitation de la taille de leurs marchés nationaux. On est loin des économies d'échelle que l'on peut réaliser aux Etats-Unis et au Japon. Or, ceci est appelé à changer d'ici 1992 si l'on en croit l'Acte Unique Européen.

Nous voici donc, nous autres Européens en passe de surmonter ce déficit par la réalisation d'un vaste marché intérieur. Le potentiel est en place: 320 millions de personnes réalisent dans les différents pays communautaires un produit national qui dépasse sensiblement celui des Etats-Unis et représente deux fois et demi celui du Japon. Regroupée sur un espace excessivement restreint et jouissant d'une situation géographique centrale, la Communauté européenne peut devenir un des marchés les plus intéressants du monde.

Dans son Livre blanc, la Commission des Communautés européennes a fait l'inventaire de toutes les actions qui devront être nécessairement réalisées si l'on veut achever ce grand marché intérieur d'ici 1992. De quoi s'agit-il essentiellement?

Tout d'abord de l'élimination des entraves encore existantes dans les échanges de marchandises. 1992 verra la suppression des contrôles aux frontières, la réduction de la paperasserie et la fin des files d'attente. A condition que l'on arrive à se mettre d'accord sur l'harmonisation des impôts indirects, toutes les transactions commerciales au sein de la CEE seront considérées comme du commerce intérieur traditionnel.

Le premier des objectifs sera de rapprocher les différents taux de TVA applicables dans les pays communautaires de sorte à pouvoir renoncer aux contrôles aux frontières.

Il est vrai cependant que le Conseil des Ministres n'a pas encore su se mettre d'accord sur le "comment". Pour les uns, la majorité, il faut procéder par voie de législation alors que pour les autres il faut s'en remettre à la loi de la concurrence. Or, comme il y va d'argent, le Conseil des Ministres doit statuer à l'unanimité. Si l'issue devait en être le maintien de taux de TVA sensiblement différents tout en supprimant la compensation A la frontière, en d'autres termes le principe du pays d'origine, les pays qui auront des taux de TVA élevés connaîtront à l'avenir des problèmes à l'exportation.

Cependant la taxe sur la valeur ajoutée West par tout. Pour le comprendre il suffit de s'en remettre aux contraintes budgétaires qui s'imposent aux différents gouvernements nationaux. J'ai du mal à m'imaginer ce que sera le grand marché intérieur sans rapprochement des autres accises, ainsi que des impôts directs. Bruxelles fait la sourde oreille en la matière et le Conseil des Ministres n'a toujours pas pris position.

Par ailleurs, l'Acte Unique Européen se propose d'adopter une réglementation visant à démanteler ce que l'on appelle les entraves non tarifaires au commerce. Il s'agit de la pléthore de normes techniques et de dispositions réglementaires et administratives qui ont foisonné après la suppression des barrières douanières.

En 1983 déjà, le Président de la République français a pressé le Chancelier de la République fédérale d'Allemagne à supprimer les obstacles non tarifaires pour le plus grand bien du commerce bilatéral. En effet, ceux-ci sont un facteur de perturbation, y compris dans le commerce mondial tout entier. Aussi, je me félicite de l'initiative européenne prise en la matière de balayer ces obstacles d'ici 1992. Bruxelles a décidé de tourner définitivement le dos à cette démarche laborieuse qui consiste à tout vouloir harmoniser jusque dans le moindre détail. Décision pratique et sage que celle que chaque pays reconnaisse les pratiques valables dans l'autre. Quant à savoir si une telle solution produira enfin ces économies d'échelle plus vastes, l'avenir nous le dira.

Les réflexes nationalistes prédominent toujours là où l'influence et l'intérêt de chaque Etat en particulier sont sensibles: dans les marchés publics, les télécommunications, l'énergie et les transports. C'est précisément dans ces domaines que la déréglementation des marchés mettra à l'épreuve la volonté des gouvernements nationaux de se surpasser dans l'intérêt de tous.

Avec l'Acte Unique Européen, la politique de l'environnement fait pour la première fois son entrée dans les traités de la Communauté. Les dispositions applicables à la réalisation du marché unique comportent l'obligation de préserver un niveau élevé de l'environnement tout en laissant aux Etats nationaux la liberté de maintenir ou d'adopter des mesures de protection nationale plus sévères. En d'autres termes, la compétence en la matière reste aux mains des Etats nationaux ce qui n'est bon ni pour l'environnement ni pour la mise en place de conditions de concurrence équitables.

La monnaie

L'achèvement d'un marché intérieur communautaire passe aussi, comme il est déjà dit dans le traité de Rome, par la réalisation d'une politique économique et monétaire aussi uniforme que possible. L'Acte Unique Européen a souligné une fois de plus la nécessité de la convergence. Le chemin vers une union monétaire véritable est encore bien long. Et que dire de la mise en place d'une banque centrale européenne? Si tous les douze ministres des finances pouvaient prendre l'engagement formel que chaque chef d'entreprise est libre de formuler sa déclaration d'impôts nationale en ECU, celui-ci n'aurait plus qu'un seul but: réaliser autant de transactions possibles, si ce n'est pas toutes, en ECU. Dans le meilleur des cas, il ne travaillerait plus qu'avec une seule monnaie pour ses transactions et échapperait au risque inhérent au change. D'où ma question: quel est le ministre des finances (ou mieux quel est le Parlement) qui érigerait l'ECU en monnaie d'option? J'ai beau scruter l'horizon, je n'en vois pas un seul.

Soyez-en assurés: l'industrie allemande porte un vif intérêt à la stabilité des cours de change, que ce soit à l'intérieur du SME ou par rapport au dollar et au yen. Mais les milieux industriels allemands sont aussi sensibles aux arguments invoqués par la Bundesbank. Le rapprochement des politiques économiques de nos pays n'en est qu'à ses débuts et mérite d'être approfondi davantage.

En matière monétaire, l'objectif à court terme devra être l'intégration de la Grande-Bretagne au sein du SME. Nous connaissons tout le discours britannique en la

matière et nous savons que la voie vers une union monétaire véritable est encore longue, bien longue. Que dire alors de la création d'une banque centrale européenne?

Le principe de l'autonomie d'une banque centrale mérite d'être réfléchi minutieusement. C'est du reste ce qui se passe à l'heure actuelle, et l'avenir nous dira quelle position les gouvernements nationaux adopteront en ce qui concerne le caractère centralisé ou décentralisé de l'organisation et de la conception d'une banque centrale européenne.

En Europe, c'est dans un processus d'apprentissage que nous nous trouvons tous et nous devons nous demander si nous voulons davantage du multilatéralisme ou plus de bilatéralisme. Les expériences faites en matière de bilatéralisme dans le commerce Est-Ouest nous laissent plus que sceptiques. D'où ma question: comment concilier les dernières propositions en date de Paris en ce qui concerne le recyclage des excédents commerciaux bilatéraux avec le principe d'une économie globale et ouverte qui nous est commun?

Mesdames et Messieurs, en adoptant l'Acte Unique Européen, les institutions européennes et les gouvernements concernés se sont donnés des objectifs ambitieux. Mais qui oserait pronostiquer que d'ici à l'horizon 1992 toutes les mesures prônées auront été réalisées? Dans sa dernière version, le Livre blanc de la Commission des CE comporte 28 propositions dont 208 ont été soumises au Conseil des Ministres et 75 adoptées.

Or à les examiner, force est de constater que les décisions pénibles ont été reportées à plus tard. Dans des points clés l'on dénote un mouvement de recul de la part de certains gouvernements, phénomène que l'on a constaté récemment encore en matière d'harmonisation de la TVA. C'est dire que les doutes sont permis quant à savoir si l'on arrivera à la fois à bout du Programme tout entier et à respecter une échéance aussi étroite. Qui sait, l'année 1992 comptera peut-être 24 ou 48 mois.

Pour ce qui me concerne cependant, l'important ne réside pas dans la réalisation exhaustive de ce programme ambitieux dans le respect des délais fixés. Ce qui est beaucoup plus déterminant c'est que ce programme représente une nouvelle tentative d'insuffler à l'Europe une dynamique accrue. Si elle aboutit, de nouvelles forces vives seront libérées; si, à l'inverse, elle échoue l'Europe devra répondre d'espairs déçus. L'écart entre les deux est ténu et une mise en garde devant une vaine euphorie est de mise.

De même, il y a de bonnes raisons de croire que le marché intérieur ne doit pas devenir une forteresse fermée. L'Europe aux seuls Européens, cela peut mener dans une impasse.

Du reste, comment une telle forteresse Europe fonctionnerait-elle? Les pays communautaires exportent pour plus de 40% leurs produits dans des pays situés en dehors de la Communauté et bon nombre d'entre eux se sont taillés, au fil des décennies passées, dans des pays tiers des parts de marché auxquelles ils ne peuvent renoncer.

Prenez la République fédérale d'Allemagne pour illustrer ce propos: savoir qu'elle réalise un tiers de sa prospérité dans les opérations d'exportation, dont plus de la moitié en dehors de la Communauté, c'est comprendre le point de vue allemand qui s'interdit toute surélévation des murailles protectionnistes de la Communauté après 1992. Le volume de nos exportations sur des pays tiers constitue notre avoir. Si, à partir de 1992, la Communauté européenne se mettait en tête de rendre malaisées ou inattractives les livraisons des pays tiers sur son marché, la contre-offensive plus que probable de ces pays, tout en visant formellement la CE, prendra matériellement pour cible ceux qui sont les plus présents sur leurs marchés.

L'on ne peut non plus s'attendre à ce que les exportations allemandes sur les pays tiers puissent être relayées par un accroissement des exportations dans les autres pays communautaires. C'est être bien loin de la réalité que de croire à un avènement de cette nature. Les produits et les lignes de produits de l'industrie allemande ont été mis au point en fonction des besoins de ses clients tout à travers le monde. Etablies de longue date, les relations clients-fournisseurs ainsi que les investissements à l'étranger dépassent de loin les frontières communautaires. Aussi devra-t-on veiller à ne pas payer un plus grand libéralisme à l'intérieur des frontières communautaires par un protectionnisme plus important vers l'extérieur. De même, le marché mondial sera à l'avenir particulièrement attrayant car nombreuses sont les places qui en dehors de la Communauté européenne connaissent un développement particulièrement dynamique.

C'est avec grande attention, parfois même avec préoccupation, que nos partenaires commerciaux non communautaires suivent les évolutions à l'intérieur de la Communauté. Car eux aussi craignent pour leur position sur les marchés. Les Etats-Unis ont d'ores et déjà annoncé qu'ils n'hésiteraient pas à recourir à une contre-offensive au cas où la Communauté décréterait de nouvelles restrictions aux importations. Les pays de l'AELE voient leurs zones de libre échange menacées et certains de ses membres se résoudront vraisemblablement à adhérer à la Communauté. Quant aux Japonais, prati-

ques comme ils le sont, ils s'adaptent à la nouvelle donne en renforcent leurs activités d'investissement en Europe.

Quelques unes des préoccupations des pays tiers ne sont pas sans fondement. C'est ainsi que la France s'oppose aujourd'hui déjà aux importations de voitures japonaises produites en Grande Bretagne bien que celles-ci comportent 60% ou plus de pièces "nationales". L'Europe pourra-t-elle faire demain obstacle aux livraisons de voitures japonaises fabriquées dans les nouvelles usines des constructeurs japonais aux Etats-Unis, dans ce qu'il est convenu d'appeler les "Transplants"? L'Europe peut-elle s'offrir le luxe d'une confrontation de cette dimension? Que les choses soient claires: il s'agirait là d'une confrontation avec les Etats-Unis et non pas avec le Japon. Si j'aborde cette problématique ce n'est pas pour vous dire que l'expansionisme des constructeurs automobiles japonais me laisse indifférent. Mais je pense que l'Europe pourra mieux le contrer en améliorant la qualité et les coûts de ses propres produits de sorte qu'ils puissent trouver preneur sur le marché japonais mime.

Mesdames et Messieurs,

l'histoire nous enseigne que l'on se départit de la volonté officiellement affichée chaque fois que le nouveau commence à refouler l'ancien et que ce refoulement se fait dans la douleur.

Exemple: l'acier

Ce qui nous attend à l'horizon 92, à savoir le Brand marché européen, est pour l'acier une réalité depuis 1953. Depuis 35 ans, l'Europe de l'acier est régie par le droit supranational du traité instituant la Communauté européenne du Charbon et de l'Acier. Depuis 35 ans donc nous connaissons un marché intérieur communautaire pour l'acier. Aucun doute n'est permis: le droit européen West pas en cause. Il prévoit en effet, si l'on peut exprimer en termes simples l'article 2 du traité CECA, que seuls les plus performants pourront subsister dans le secteur sidérurgique. Mais surtout: cette performance doit provenir du propre fait des entreprises et non pas d'aides accordées par l'Etat; d'où l'interdiction absolue faite aux subventions dans l'article 4c. C'est dans la pleine confiance dans ce droit européen que la sidérurgie allemande a investi à titre privé des milliards pendant des décennies.

Tout alla bien jusqu'en 1975. Puis survint la catastrophe: la consommation d'acier resta en deçà des prévisions mais les investissements, quant à eux continuèrent bon train.

Dans une telle situation c'est le marché qui aurait dû dicter sa loi, comme Je prévoit explicitement le traité CECA. Mais voilà: aucun des gouvernements nationaux n'a voulu appliquer les règles contraignantes de ce traité. A partir du milieu des années 70, il était de pratique courante de maintenir artificiellement en vie, à coups de milliards de deniers publics, des aciéries déficitaires. Celles qui bénéficièrent d'abord de cette manne étaient les entreprises dites à coûts marginaux, qui existent dans chaque pays européen y compris en Allemagne. Puis suivirent les autres. L'objet de ma récrimination est celui-ci: ni la Commission de Bruxelles ni les gouvernements nationaux n'ont su aboutir dans leurs efforts de contrecarrer ces infractions au droit communautaire.

Les entreprises privées ne virent plus qu'une seule solution, délester le marché de capacités en soi performantes lorsque celles-ci ne pouvaient plus faire pièce aux subventions Enormes accordées par ailleurs. Elle le firent essentiellement à leurs propres dépens. C'est ainsi que tout à travers l'Europe l'on vit se fermer et démanteler des installations sidérurgiques dont les coûts de fonctionnement étaient inférieurs à ceux d'aciéries qui sont encore en vie aujourd'hui.

L'Europe en a-t-elle su tirer un profit? Non, bien au contraire. La bonne situation conjoncturelle de l'acier au niveau mondial peut elle y changer quelque chose? Non, elle ne fait que masquer des problèmes structurels qui ne sont toujours pas réglés et qui remonteront à la surface dès le premier recul de la demande. A-t-on au moins mis un terme à la subventionnité? Non, elle persiste, mime si ce n'est pas partout. C'est ainsi que Finsider en Italie a déjà saisi le gouvernement pour réclamer un aide supplémentaire de dix milliards de DM.

Peut-on tirer un enseignement général de ce qui précède? Je crains fort que oui. Rien, en effet, ne permet de croire que face à l'émergence de phénomènes similaires dans d'autres industries, les gouvernements nationaux réagiraient différemment qu'en 1975 dans le secteur sidérurgique. L'automobile nous livre déjà des exemples malheureux à cet égard. Et quel serait donc le gouvernement, bien en peine aujourd'hui de se séparer de sa sidérurgie déficitaire, qui laisserait choir demain une jeune industrie de haute technologie si celle-ci venait à être en difficulté sur le marché? Si l'histoire dit vrai aucun ne le fera. Chacun invoquerait bien au contraire ses intérêts nationaux vitaux, soustraira cette industrie aux mécanismes régulateurs et revendiquera l'ouverture de négociations à Bruxelles.

L'Europe reste essentiellement une notion géographique, l'addition politique d'Etats nationaux et de leurs industries diverses. C'est du reste ce qui explique pourquoi, dans

des situations difficiles, les institutions communautaires préfèrent ignorer purement et simplement le droit supranational si des solutions politiques à la proportionnelle semblent moins douloureuses.

Au vu de ce qui précède, le chef d'entreprise qui pense en dimensions européennes serait bien inspiré de donner sa préférence à la création de filiales et d'unités d'exploitation dans d'autres pays communautaires plutôt qu'à l'extension de ses capacités sur ses lieux d'implantation traditionnels. C'est cette approche qui vraisemblablement permettra de limiter les tensions naissant sur les marchés par suite de l'introduction de nouvelles technologies, et les gouvernements seront moins enclins à intervenir avec des aides de soutien. Les investissements privés deviendront moins fréquemment les épaves des interventions politiques. Thyssen se plaît à être un bon Français parmi les Français, mais aussi un bon Espagnol parmi les Espagnols et un bon Portugais parmi les Portugais.

Mesdames et Messieurs, si vous me le permettez j'aborderai en cet endroit un autre aspect qui me paraît essentiel pour l'intégration économique et politique de l'Europe, à savoir le perfectionnement de notre infrastructure dans le domaine des transports.

Au cours des trente dernières années les Européens ont forcé la construction de leurs grands axes de communication routière et, depuis quelques années, celle de leurs infrastructures ferroviaires, comme c'est le cas en France. Cet effort de construction n'a cependant pas trouvé de répondant dans l'amélioration des conditions de transport transfrontalier.

Les transports ferroviaires européens doivent se débattre contre la diversité des normes techniques, partiellement incompatibles entre elles et souffrent d'un déficit des liaisons entre les grandes villes européennes. Avec les pays situés aux confins de l'Europe, comme l'Angleterre, l'Italie, la Scandinavie, la péninsule ibérique ou les Balkans les communications ferroviaires laissent à désirer.

Que ce soit à l'échelon national ou transnational, l'espace aérien européen est complètement engorgé sur les moyennes distances. Si l'on veut se déplacer de Paris à Londres en avion l'on passe trois heures et demi au sol et seulement une heure dans les airs, ce qui correspond à une vitesse moyenne de déplacement de 90 km à l'heure. D'une infrastructure moderne des transports l'on est en droit de s'attendre à plus.

Si vous voulez aller d'Oslo à Hambourg en voiture il vous faut environ 20 heures. Il vous faut par contre deux fois moins de temps pour vous rendre de Rotterdam dans le

Sud de la France, une distance comparable. Une nouvelle desserte SCANLINK, combinaison entre transport routier et ferroviaire moderne, entend rapprocher les pays nordiques de leurs voisins du Sud pour le plus grand avantage économique des deux.

L'opinion largement répandue selon laquelle de tels projets d'infrastructures gigantesques sont irrémédiablement des gouffres financiers, et, partant affaire de l'Etat, est dénuée de tout fondement. Il suffit pour preuve de prendre toute une série de projets d'engvergure qui ont produit, au cours des années passées, de substantiels dividendes à leurs bailleurs de fonds. Le tunnel du Mont Blanc et les ponts et tunnels de New York et de New Jersey Port Authority font partie de cette catégorie.

De même, conçu et pris en charge par des intérêts privés français et britanniques, le tunnel sous la Manche promet d'être une réussite identique. Il reste à espérer que les retards intervenus entre-temps dans sa construction seront bientôt rattrapés et qu'ils ne mettent pas en danger l'échéancier retenu.

Quant au trafic ferroviaire, l'Europe s'est dotée de lignes de développement technique de pointe. Le TGV français était le premier train à Grande vitesse en Europe et donne toute satisfaction à la France quant à son fonctionnement. L'on ne peut être qu'admiratif devant la persévérance dont les Français ont fait preuve dans la mise au point et l'introduction de cette nouvelle technologie des transports.

En Allemagne, nous sommes à la veille du lancement de l'Intercity Express qui détient pour l'heure le record mondial de vitesse sur rail. Les vitesses de croisière cependant ne seront que de 250 à 280 km à l'heure, comme pour le TGV. La réalisation d'un système de transport ferroviaire à Grande vitesse transfrontalier pourrait constituer un jalon dans l'histoire du développement de l'Europe.

Mais pour aller de Cologne à Paris, par exemple, un train doit passer, pour des raisons historiques, par quatre différents systèmes d'alimentation en courant. Ceci impose le développement et la construction de trains spécialement conçus pour le trafic ferroviaire transfrontalier et capables de circuler à vitesse élevée sur tous les tronçons et dans les conditions les plus diverses.

Quant à la technologie de la suspension magnétique, elle représente un système de transport complètement neuf qui peut trouver en Europe d'excellentes conditions d'application. Grâce à elle, l'homme a surmonté la contingence de la roue et réalisé un vieux rêve de l'humanité, celui de se déplacer en flottant audessus du sol. Le train à

suspension magnétique Transrapid assure aux passagers un transport plus confortable, plus sûr, moins cher et deux fois plus vite que le système de transport ferroviaire le plus rapide. Paris-Francfort en cent minutes, le train à suspension magnétique pourrait en faire une réalité. Le Transrapid est un produit du développement européen avec lequel nous avons coiffé au poteau les Japonais pour longtemps encore.

Mais l'Europe aura-t-elle la force nécessaire pour faire son deuil de l'ancien? Pourra-t-elle tirer sa fierté d'être leader dans une technologie de pointe? Chacun d'entre vous ici est à même de faire ses propres constatations et se forger son propre jugement.

Mesdames et Messieurs,

ceux qui, il y a quelques années encore, nous ont prédit le déclin de l'Europe se sont trompés. Bonne chose que voilà. L'Europe n'a pas besoin de se cacher devant qui que se soit. Et ce West pas arrogance que cela. C'est bien plutôt de l'assurance et de la confiance dans la capacité de l'Europe de saisir ses chances. Concentrons-nous, en tant qu'Européens, sur ce qui est réalisable et laissons au politique le soin de mettre en place un environnement favorable pour ce faire. Nous, les entrepreneurs, nous nous chargeons d'en faire une réussite qui réjouira notre contemporain et préviendra toute résurgence de l'euroessimisme.

Merci de votre attention.

Perspectives nouvelles pour notre vieux continent

Conférence du Dr. Spethmann

(Résumé)

Cercle franco-allemand
Paris, le 22 novembre 1988

Nombreux furent ceux qui, au début des années 80, avaient irrémédiablement condamné le vieux continent Europe. Des expressions telles que "europessimisme" et "eurosclérose" étaient de mise. Plus personne aujourd'hui n'en souffle mot. L'Europe est en bonne santé et part à la recherche de nouveaux horizons.

Depuis 1982 l'économie de l'Europe a eu constamment le vent en poupe et elle se trouve dans sa septième année de croissance consécutive. L'Europe saura, à l'avenir également, se maintenir dans la concurrence internationale à condition toutefois qu'elle sache remédier à ses faiblesses avérées et préserver ses atouts. Les faiblesses propres à l'Europe sont, surtout, les coûts élevés de la main-d'œuvre, la faible durée du travail, l'imposition élevée sur les sociétés et les coûts partiellement trop élevés de l'énergie et de la protection de l'environnement.

Par rapport à leurs concurrents, les différents pays qui composent l'Europe connaissent un inconvénient naturel du fait de la limitation de la taille de leurs marchés nationaux. Or, ceci est appelé à changer d'ici 1992 si l'on en croit l'Acte Unique Européen.

Le premier des objectifs sera de rapprocher les différents taux de TVA applicables dans les pays communautaires de sorte à pouvoir renoncer aux contrôles aux frontières. Il est vrai cependant que le Conseil des Ministres n'a pas encore su se mettre d'accord sur le "comment".

Cependant la taxe sur la valeur ajoutée n'est pas tout. J'ai du mal à m'imaginer ce que sera le grand marché intérieur sans rapprochement des autres accises, ainsi que des impôts directs. Bruxelles fait la sourde oreille en la matière et le Conseil des Ministres n'a toujours pas pris position.

Par ailleurs, l'Acte Unique Européen se propose d'adopter une réglementation visant à démanteler ce que l'on appelle les entraves non tarifaires au commerce. Bruxelles a décidé de tourner définitivement le dos à cette démarche la-

borieuse qui consiste à tout vouloir harmoniser jusque dans le moindre détail. Décision pratique et sage.

Les réflexes nationalistes prédominent toujours là où l'influence et l'intérêt de chaque Etat en particulier sont sensibles: dans les marchés publics, les télécommunications, l'énergie et les transports. C'est précisément dans ces domaines que la déréglementation des marchés mettra à l'épreuve la volonté des gouvernements nationaux de se surpasser dans l'intérêt de tous.

Avec l'Acte Unique Européen, la politique de l'environnement fait pour la première fois son entrée dans les traités de la Communauté. Les Etats nationaux ont, cependant, la liberté de maintenir ou d'adopter des mesures de protection nationale plus sévères. En d'autres termes, la compétence en la matière reste aux mains des Etats nationaux ce qui n'est bon ni pour l'environnement ni pour la mise en place de conditions de concurrence égales.

L'achèvement d'un marché intérieur communautaire passe aussi par la réalisation d'une politique économique et monétaire aussi uniforme que possible. Le chemin vers une union monétaire véritable est encore bien long. Et que dire de la mise en place d'une banque centrale européenne?

De même, il y a de bonnes raisons de croire que le marché intérieur ne doit pas devenir une forteresse fermée. L'Europe aux seuls Européens, cela peut mener dans une impasse. C'est parfois avec préoccupation, que nos partenaires commerciaux non communautaires suivent les évolutions à l'intérieur de la Communauté. Quelques unes des préoccupations des pays ne sont pas sans fondement. Quelques pays communautaires s'opposent aux importations de voitures japonaises produites en Grande Bretagne bien que celles-ci comportent 60% ou plus de pièces "nationales". L'Europe pourra-t-elle faire demain obstacle aux livraisons de voitures japonaises fabriquées dans les nouvelles usines des constructeurs japonais aux Etats-Unis? L'Europe peut-elle s'offrir le luxe d'une confrontation de cette dimension? Que les choses soient claires: il s'agirait là d'une confrontation avec les Etats-Unis et non pas avec le Japon.

L'histoire nous enseigne que l'on se départit de la volonté officiellement affichée chaque fois que le nouveau commence à refouler l'ancien. Exemple l'acier: A partir du milieu des années 70, il était de pratique courante de maintenir artificiellement en vie, à coups de milliards de deniers publics, des aciéries déficitaires. Les entreprises privées ne virent plus qu'une seule solution, délester le marché de capacités en soi performantes.

L'Europe en a-t-elle su tirer un profit? Non, bien au contraire. A-t-on au moins mis un terme à la subventionnité? Non, elle persiste. Peut-on tirer un enseignement général de ce qui précède? Oui. Rien, en effet, ne permet de croire que face à l'émersion de phénomènes similaires dans d'autres industries, les gouvernements nationaux réagiraient différemment qu'en 1975 dans le secteur sidérurgique.

Au vu de ce qui précède, le chef d'entreprise qui pense en dimensions européennes serait bien inspiré de donner sa préférence à la création de filiales et d'unités d'exploitation dans d'autres pays communautaires plutôt qu'à l'extension de ses capacités sur ses lieux d'implantation traditionnels.