
EP
PE
Un Parlement
pour l'Europe...

Pourquoi des élections européennes au suffrage universel ?

« Premières élections transnationales au suffrage universel direct, les élections européennes de juin 1979 ont marqué le retour des partis politiques, ces oubliés du processus d'intégration, sur la scène européenne.

Mais le Parlement européen, qui n'est que l'une des branches de l'arbre communautaire, n'est en rien comparable aux Parlements nationaux : n'exerçant pas le pouvoir législatif, élément d'un dispositif institutionnel original, il symbolise cependant, de par son élection, la démocratisation naissante d'une Communauté européenne, dont les « lois » produisent des effets sur tous les citoyens européens. Organisé par familles politiques qui regroupent les divers partis nationaux membres de cette famille, et non par délégations nationales, il révèle aussi et surtout deux clivages principaux : l'opposition des intérêts nationaux d'une part, les clivages idéologico-politiques d'autre part...

Le cas du Parti socialiste français est d'autant plus riche d'enseignements, qu'il fait partie du groupe politique le plus important du Parlement européen par le nombre de ses membres, et le seul à regrouper les dix Etats de la Communauté et quinze Partis politiques. La principale question sous-jacente à notre étude sera donc celle de savoir comment s'opère la combinaison entre les deux dimensions, nationale et européenne, avec ses implications politiques, et d'essayer de définir la spécificité des députés socialistes français.

La définition de cette spécificité eût été plus complète si nous avions pu introduire des comparaisons avec les membres français des autres familles politiques : mais le champ limité de notre étude nous a conduit à situer les embryons d'analyses comparatives à l'intérieur du seul Groupe socialiste européen.

Qui sont les députés socialistes ?

De même, l'histoire du Parti socialiste, sa structure, sa position dans le paysage politique français, impossibles à examiner dans notre cadre, sont des données que nous supposons dans l'ensemble connues.

Celle-ci cherchera à poser quelques questions essentielles : qui sont les députés socialistes français au Parlement européen depuis 1979 ? Agissent-ils individuellement ou dans le cadre d'une organisation structurée ? Ont-ils une stratégie politique ? Comment se concrétise-t-elle ? Quel type de rapports avec la France entretiennent-ils ?

Ainsi, les élections présidentielles et législatives de mai et juin 1981 en France ont-elles eu des retombées importantes sur la délégation socialiste française au Parlement européen.

Avant d'essayer de répondre à ces questions, il nous a paru indispensable, d'une part de rappeler quelques données fondamentales concernant le Parlement européen et le Groupe socialiste, d'autre part de préciser en termes très généraux la position du Parti socialiste quant à la construction européenne.

Création du « Conseil Européen »

L'élection au suffrage universel d'une Assemblée parlementaire européenne était déjà prévue dans les dispositions institutionnelles du Traité de Paris instituant la Communauté européenne du charbon et de l'acier (signé le 18 avril 1951) et des Traités

de Rome créant la Communauté économique européenne et l'Euratom (signés le 25 mars 1957). L'article 138 du Traité C.E.E. notamment dispose que « l'Assemblée élaborera des projets en vue de permettre l'élection au suffrage universel direct suivant une procédure uniforme dans tous les Etats membres. Le Conseil, statuant à l'unanimité, arrêtera les dispositions dont il recommandera l'adoption par les Etats membres ». Dans l'esprit des pères fondateurs, cette élection devait permettre de faire participer les peuples à l'activité et au développement des Communautés.

Mais ce n'est qu'en 1974, lors d'une réunion des chefs d'Etat et de gouvernement à Paris les 9 et 10 décembre, que ceux-ci se mirent d'accord sur le principe de l'élection, à l'issue d'une transaction par laquelle la France de M. Giscard d'Estaing acceptait les élections européennes contre l'acceptation par ses partenaires de la création du « Conseil Européen » des chefs d'Etat ou de gouvernement. L'accord de principe fut concrétisé par la signature à Bruxelles, le 20 septembre 1976, au Conseil des ministres de la Communauté, d'un « Acte portant élection des représentants à l'Assemblée au suffrage universel direct » et prévoyant 410 sièges (dont 81 pour la France) : ce nombre sera porté à 434 au moment de l'adhésion de la Grèce le 1er janvier 1981. Cet Acte, ratifié par le Parlement français en juin 1977, disposait notamment que « jusqu'à l'entrée en vigueur d'une procédure électorale uniforme... la procédure électorale est régie dans chaque Etat membre par des dispositions nationales » : la loi électorale française choisit pour sa part la représentation proportionnelle, suivant la règle de la plus forte moyenne, sans panachage ni vote préférentiel, avec constitution de listes nationales. Seul le Royaume-Uni décida l'application du système du scrutin majoritaire.

Naissance du premier Parlement au suffrage universel

C'est donc du 7 au 10 juin 1979 (le 10 juin pour la France) que pour la première fois dans l'histoire de l'humanité, les citoyens de plusieurs Etats souverains votèrent pour désigner les membres d'une même Assemblée, jusqu'alors désignés parmi les membres des Parlements nationaux.

Mais cette assemblée n'est elle-même qu'un élément d'un système institutionnel original : la Commission européenne a l'initiative de la législation, tandis que le Conseil des Ministres (ministres des Affaires étrangères pour le Conseil « général », ministres spécialisés selon les sujets à l'ordre du jour) a le pouvoir de décision et que la Cour de Justice assure le respect du droit. Le « Conseil européen » réunit pour sa part trois fois par an au moins les chefs d'Etat ou de gouvernement pour examiner au plus haut niveau les problèmes communautaires.

Quels sont les éléments fondamentaux de la structure et de l'organisation de l'Assemblée ?

Les parlementaires sont élus pour cinq ans, votent individuellement et personnellement, ne peuvent être liés par des instructions ni recevoir de mandat impératif ; certaines incompatibilités sont prévues mais le double mandat de parlementaire européen et national n'est ni interdit, ni imposé, chaque parti politique national établissant ses propres règles à cet égard.

Le Bureau de l'Assemblée, organe qualifié pour représenter le Parlement européen de façon quasi permanente, se compose du Président et de douze Vice-Présidents, le Bureau élargi comprenant en plus les Présidents des groupes politiques. Le Président exerce de multiples fonctions, d'ordre administratif, disciplinaire et politique. Aucun débat n'est abordé en séance publique, sans étude préalable dans les quinze commissions (auxquelles s'ajoutent en 1982, trois commissions non permanentes) qui préparent et adoptent des rapports, à l'image des Parlements nationaux (tout au moins continentaux). Une autre ressemblance avec les Parlements nationaux est à trouver dans l'existence des groupes politiques qui, composés des « partis-frères » des différents pays définissent et présentent, en commission et en séance plénière, leur position propre sur les problèmes débattus : ils ont vu leurs attributions s'accroître constamment, aucune décision importante n'étant prise sans que des porte-parole des groupes politiques ne formulent leur avis. L'Assemblée se réunit tous les mois en séance plénière, pendant cinq jours, à Strasbourg (son administration étant située à Luxembourg et les commissions parlementaires se réunissant à Bruxelles) ; en règle générale, elle vote à la majorité absolue des suffrages exprimés, sauf stipulations contraires des Traités, par exemple pour le vote du budget ou d'une motion de censure.

Quels sont ses pouvoirs ?

Quels sont ses pouvoirs ? On peut les envisager d'un triple point de vue.

En premier lieu, ses pouvoirs de contrôle s'exercent sur la Commission, à travers l'examen du rapport général annuel, à travers des questions auxquelles la Commission répond oralement ou par écrit et qui peuvent entraîner la tenue d'un débat ; mais surtout, la Commission est responsable devant le Parlement, qui peut déposer une motion de censure à son encontre (quatre motions ont été déposées à ce jour, dont deux retirées et deux rejetées). Le Conseil, pour sa part, n'est pas responsable devant le Parlement, mais il répond aussi aux questions posées et son Président expose à chaque changement de présidence (tous les six mois) son programme dont l'Assemblée débat.

Si ces compétences dévolues au Parlement européen concernent essentiellement les activités de la Communauté, c'est-à-dire la politique économique et sociale au plan européen, il est également informé et associé aux travaux de la coopération politique, c'est-à-dire de la coordination des politiques étrangères des Etats (bien que celle-ci présente un caractère intergouvernemental et ne soit pas prévue par les Traités).

Il exerce en second lieu son influence sur le processus d'élaboration des « lois » communautaires (règlements, directement applicables dans les Etats membres, directives fixant le cadre général des lois nationales d'application). La consultation du Parlement n'est pas toujours obligatoire mais il est rare, dans la pratique, que son avis ne soit pas demandé ; la Commission, ayant pris l'initiative d'une « loi » communautaire, transmet sa proposition au Conseil qui consulte, avant de se prononcer, le Parlement et rend un avis. Le Parlement européen peut aussi établir des rapports de sa propre initiative. La Commission peut modifier ses propositions, tant que le Conseil n'a pas statué et celui-ci ne pouvant modifier les propositions qui lui sont soumises qu'à l'unanimité, l'influence du Parlement s'exerce donc, fût-ce de manière indirecte, sur le législateur communautaire. Enfin, depuis 1975, une concertation peut s'engager entre le Conseil et le Parlement sur des propositions ayant des implications financières notables.

L'autorité morale et politique de l'Assemblée

Enfin, depuis les Traités de Luxembourg du 21 avril 1970 et de Bruxelles du 22 juillet 1975, l'Assemblée dispose de pouvoirs budgétaires accrus, liés au nouveau financement du budget communautaire par des ressources propres (et non plus par des contributions nationales des Etats membres) : elle peut ainsi amender le projet de budget dans certaines limites, le rejeter pour des motifs importants et donner décharge à la Commission sur l'exécution du budget.

Il est à noter que tout député peut déposer une proposition de résolution portant sur un sujet qui entre dans le cadre des activités des Communautés et normalement renvoyée à la commission compétente ; mais, sur demande présentée par écrit au Président par un groupe politique ou vingt et un députés au moins, accompagnée d'une proposition de résolution, un débat peut avoir lieu sur un sujet d'actualité présentant un caractère d'urgence, à l'issue duquel la proposition de résolution est mise aux voix ; enfin tout député qui dépose une proposition de résolution peut demander qu'elle soit inscrite dans un registre : si la moitié au moins des membres qui composent le Parlement la signent, elle sera transmise aux institutions mentionnées par l'auteur.

L'élection au suffrage universel n'a en rien modifié l'étendue des compétences de l'Assemblée ; elle accroît simplement son autorité morale et politique.

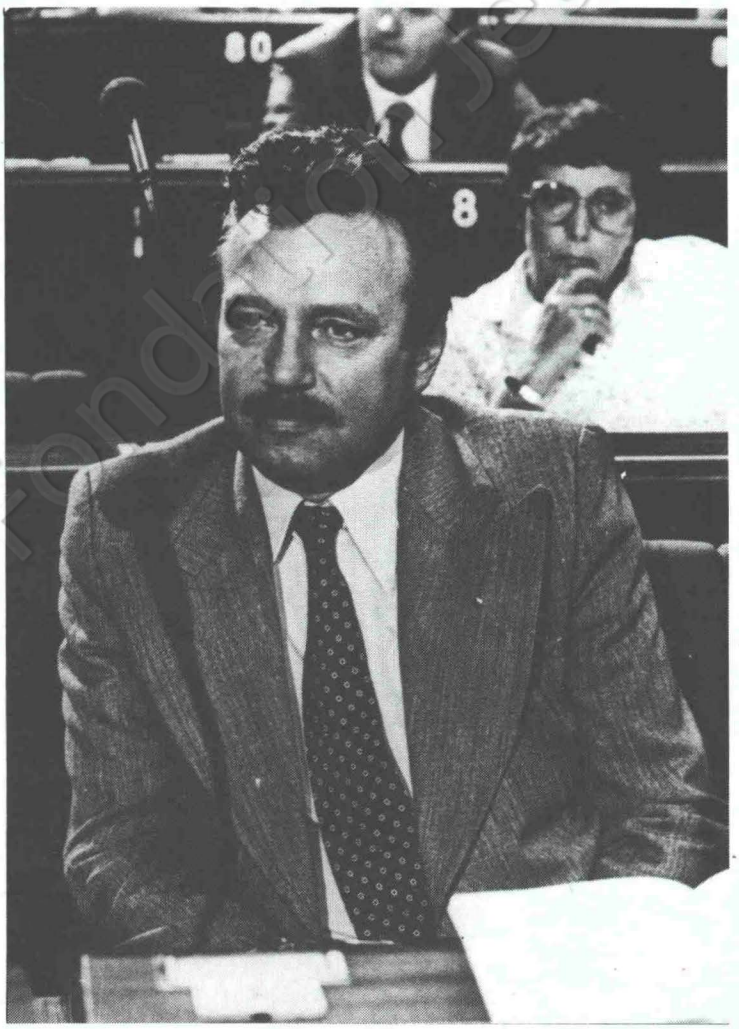
Le Groupe socialiste : le plus important

Avec 125 membres, le Groupe socialiste est la plus importante formation politique du Parlement européen (Groupe du parti populaire européen : 117 ; Groupe des démocrates européens : 63 ; Groupe communiste et apparentés : 48 ; Groupe libéral et démocratique : 38 ; Groupe des démocrates européens de progrès : 22 ; Groupe de coordination technique : 11 ; non inscrits : 10). Ses origines remontent au 23 juin 1953, date à laquelle un groupe parlementaire fut constitué par les membres socialistes de l'Assemblée commune de la CECA. Il est le seul Groupe qui compte les membres des dix pays de la Communauté et de quinze partis différents ; son président est Ernest Glinne (socialiste belge), depuis les élections de 1979.

La composition du Groupe socialiste est la suivante (au 1er septembre 1982) :

- ***République fédérale d'Allemagne** : 35 membres (SPD : Sozialdemokratische Partei Deutschlands).*
- ***France** : 23 membres (20 du PS — Parti socialiste — et 3 du MRG — Mouvement des radicaux de gauche).*
- ***Royaume-Uni** : 18 membres (The Labour Party).*
- ***Italie** : 14 membres (10 du PSI — Partito socialista italiano — et 4 du PSDI — Partito socialista democratico italiano).*
- ***Grèce** : 10 membres (PASOK).*
- ***Pays-Bas** : 9 membres (Pvda — Partij van de Arbeid).*
- ***Belgique** : 7 membres (4 du PS — Parti socialiste et 3 du BSP — Belgische Socialistische Partij)*
- ***Irlande** : 4 membres (3 du Labour Party et 1 du SDLP — Social democratic labour party)*
- ***Danemark** : 4 membres (Socialdemokratiet).*
- ***Luxembourg** : 1 membre (POSL — Parti ouvrier socialiste luxembourgeois).*

D'après un mémoire de
Christine VERGER



Ernest GLINNE, Président du Groupe Socialiste Européen.

Coll. Fondation Jean-Jaurès

Les socialistes élus en mars 1979

Président : **Gérard JAQUET**
Vice-Président : **Claude ESTIER**
Membre du bureau : **Charles-Emile LOO**

Membres

1. **François Mitterrand,**
   Premier secrétaire du Parti socialiste
   Président du Conseil général de la Nièvre (Bourgogne)
2. **Pierre Mauroy,**
   Député-maire de Lille,
   Président du Conseil régional du Nord
   (Nord - Pas-de-Calais)
3. **Edith Cresson,**
   Ingénieur Economie rurale
   (Poitou - Charente)
4. **Gilles Martinet,**
   Journaliste
   (Ile-de-France)
5. **Didier Motchane,**
   (Ile-de-France)
6. **Maurice Faure,**
   Député-maire de Cahors,
   Président du Conseil général du Lot,
   signataire pour la France du traité de Rome
   (Midi-Pyrénées)
7. **Gérard Jaquet,**
   Magistrat
   (Aquitaine)
8. **Georges Sutra,**
   Viticulteur
   (Languedoc - Roussillon)
9. **Marie-Claude Vayssade,**
   Animatrice de centre de formation ouvrière
   (Lorraine)
10. **Françoise Gaspard,**
    Conseillère de tribunal administratif, maire de Dreux
    (Centre)
11. **Georges Sarre,**
    P.T.T.
    (Ile-de-France)
12. **Charles-Emile Loo,**
    Directeur de coopérative ouvrière
    (Provence - Côte d'Azur)
13. **Jean Oehler,**
    Ouvrier serrurier
    (Alsace)
14. **Charles Josselin,**
    Président du Conseil général des Côtes-du-Nord,
    Cadre de bureau d'études
    (Bretagne)
15. **Daniel Percheron,**
    Professeur
    (Nord - Pas-de-Calais)
16. **Gisèle Charzat,**
    Travailleur indépendant
    (Basse Normandie)
17. **Claude Estier,**
    Journaliste
    (Ile-de-France)
18. **Yvette Roudy,**
    Employée d'édition
    (Rhône-Alpes)
19. **Jacques Moreau,**
    Responsable syndical
    (Ile-de-France)
20. **Roger-Gérard Schwartzenberg,**
    Vice-président des Radicaux de gauche,
    Professeur agrégé de droit
    (Ile-de-France)
21. **Jacques Delors,**
    Directeur de centre de recherches,
    Délégué national du P.S. aux relations économiques internationales
    (Limousin)
22. **Yvette Fuillet,**
    Conseillère municipale de Marseille
    (Provence - Côte d'Azur)

Fondation Jean-Jaurès

La délégation socialiste française au 31 décembre 1983

Président : **Gérard JAQUET**
Vice-Président : **Charles-Emile LOO**
Membre du bureau : **Gisèle CHARZAT**

Membres

Nicolas Alfonsi,
Avocat.

Pierre Bernard,

Alain Bombard,
Biologiste.

Henri Caillavet,
Avocat.

Marie-Jacqueline Desouches,
Professeur.

Paule Duport,
Médecin.

Louis Eyraud,
Docteur-vétérinaire.

Roger Fajardie,
Journaliste.

Gérard Fuchs,
Economiste.

Yvette Fuillet,
Cadre d'assurances.

Pierre Lalumière,
Professeur d'université.

Jacques Moreau,
Cadre administratif.

Didier Motchane,

Daniel Percheron,
Professeur.

Nicole Pery,
Professeur de lettres.

Henri Saby,
Ingénieur.

Georges Sutra,
Viticulteur.

Bernard Thareau,
Agriculteur.

Yvonne Théobald-Paoli,
Juriste.

Marie-Claude Vayssade,
Animatrice de Centre de formation ouvrière.

Gérard JAQUET, Vice-Président du Parlement européen, assure la Présidence de la délégation socialiste française depuis mars 1979. C'est à son initiative que le plan de relance européenne a été adopté par le Parlement en début d'année 1983.

Son sens humain, sa compétence lui ont permis d'assumer ses responsabilités de Président de la délégation à la satisfaction de tous ses membres.

Ses connaissances des problèmes européens ont fait de cet homme un conciliateur de grande qualité apprécié par l'ensemble de ses collègues du bureau du Parlement. Il est en relation constante avec les dirigeants du Parti Socialiste et du gouvernement, ce qui a permis une cohésion parfaite avec la délégation.

* *Classement par ordre alphabétique.*

Collection Jean-Jaurès

UNE COMMISSION EFFICACE : CELLE DES TRANSPORTS

LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

Bien que les Traités de Rome mentionnent la politique des transports au nombre des secteurs pour lesquels une politique commune doit être élaborée, cet objectif n'a pas encore été atteint dans la Communauté. C'est la raison pour laquelle, sur les instances des socialistes, la Commission des Communautés européennes a présenté une liste des priorités indiquant les objectifs de la politique européenne des transports.

La Commission des transports consacre son activité non seulement au règlement de questions de caractère général, mais aussi et surtout à l'obtention de certains allégements et de certaines améliorations dans les différents secteurs des transports ainsi qu'aux questions relatives aux liaisons de trafic entre la Communauté et les pays tiers.

Parmi les questions générales figure en particulier un projet de rapport des Socialistes concernant les économies d'énergie dans les transports qui peut être résumé de la manière suivante : il convient d'améliorer l'utilisation des moyens de transports grâce à des adaptations et améliorations techniques, une orientation rationnelle des courants de circulation, un taux plus élevé d'utilisation des véhicules dans les transports publics et privés.

Par ailleurs, l'harmonie des dispositions sociales de l'ensemble des secteurs des transports permettra d'améliorer les conditions de travail dans le secteur des transports et d'éliminer les distorsions de concurrence.

Eu égard au nombre inquiétant d'accidents maritimes et aux dommages qui en résultent souvent pour l'environnement, le Parlement européen a exigé que les Etats membres de la Communauté adoptent une attitude commune dans les questions concernant la sécurité des transports maritimes.

LES PRIORITES DU GROUPE SOCIALISTE

Déjà dans les Traités de Rome, la politique des transports est citée parmi les domaines pour lesquels il faut élaborer une politique uniforme. C'est surtout pour répondre à l'insistance du groupe socialiste que la Commission de la CEE a donc présenté un catalogue des priorités définissant les objectifs de la politique des transports qui doivent être réalisés dans la Communauté.

Il s'agit essentiellement des mesures suivantes :

a) Mesures de caractère général :

- création d'un réseau d'infrastructures de transport cohérent,
- défense des intérêts communautaires en matière de transport face aux pays tiers,
- assouplissement du trafic transfrontalier,
- renforcement de la sécurité des transports.

b) Mesures spécifiques concernant un secteur déterminé des transports :

- réalisation de l'équilibre financier des compagnies de chemin de fer,
- assainissement de la navigation intérieure,
- mise en œuvre d'une politique harmonieuse et rentable de transports aériens,
- défense des intérêts de la navigation maritime,
- adoption de mesures en faveur des ports maritimes.

A la proposition de la Commission, le Parlement a encore ajouté les objectifs suivants :

- franchise des carburants contenus dans les réservoirs normaux des véhicules utilitaires,
- système de tarification de l'usage des infrastructures de transport,
- amélioration de la concurrence en matière de transport maritime,
- politique portuaire méditerranéenne,
- construction d'un tunnel au Brenner,
- mesures visant à assouplir le trafic transfrontalier,
- renforcement de la sécurité des transports aériens et routiers.

Lors de l'élaboration de toutes ces mesures, la Commission veille à l'amélioration des conditions de travail des personnes occupées dans le secteur des transports, à la protection de l'environnement et aux économies d'énergie qui deviennent de plus en plus urgentes.

MESURES D'ECONOMIE D'ENERGIE DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

Sur proposition du groupe socialiste, le Parlement européen a décidé d'étudier de sa propre initiative, le problème des économies d'énergie dans le domaine des transports.

Il s'agit d'assurer le plus rapidement possible un meilleur usage des moyens de transports existants :

- en y apportant des adaptations et des améliorations techniques,
- en influant plus efficacement sur les courants de trafic,
- en augmentant le taux d'occupation des véhicules des transports publics et privés.

Le Parlement préconise la présentation de recommandations relatives à des normes communautaires de consommation maximale autorisée pour les véhicules routiers, en particulier pour les véhicules affectés au transport de personnes.

Tous les conducteurs de véhicules doivent être incités, par une information et une formation professionnelle spéciales, à une consommation d'énergie réduite.

L'aménagement des villes doit comprendre également l'adoption de mesures permettant de réaliser des économies d'énergie.

La Commission est invitée à inclure, dans ses propositions d'harmonisation fiscale, des mesures visant à promouvoir l'utilisation de moyens de transport économisant l'énergie.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

L'adoption de directives communautaires doit permettre d'élaborer une série de liaisons communautaires importantes, englobant tous les modes de transport. Sur cette base sera élaboré un système communautaire de financement du développement des infrastructures de transport.

La liste des projets européens englobe les catégories suivantes :

- grandes voies de communication à l'intérieur de la Communauté,
- passage aux frontières intérieures,
- voies de transit entre pays membres de la CEE traversant des pays tiers,
- grandes voies de communication terrestres, aériennes et maritimes avec les pays tiers,
- projets importants pour la CEE sur le plan régional, à l'intérieur de la CEE et aux frontières avec les pays tiers.

Une coordination étroite doit être établie entre la rationalisation du réseau de communications et les tâches de politique régionale. C'est pourquoi le groupe a demandé des crédits budgétaires pour le financement des projets d'infrastructures. En outre, des instruments de financement supplémentaires pour les projets d'infrastructures sont à l'étude.

LES RELATIONS DE TRANSPORT AVEC L'AUTRICHE

Sur proposition du groupe socialiste, le Parlement européen a invité la Commission et le Conseil à prendre davantage conscience de la responsabilité de la Communauté face à l'Autriche dans le domaine de la politique des transports et à aider ce pays de transit, devenu pratiquement irremplaçable depuis l'adhésion de la Grèce, à résoudre les problèmes de transport causés essentiellement par la Communauté.

Il y a surtout le problème de la participation de la CEE au financement de l'autoroute "Innkreis-Pyhrn" (IKPA). Cette autoroute en projet constituera le principal axe routier reliant la Communauté à la Grèce, à la Turquie et au Proche-Orient. Conformément aux propositions de la Commission, le Parlement s'est prononcé en faveur d'une participation à ce projet de l'ordre de 350 millions d'écus.

DIMENSIONS ET POIDS DES VEHICULES ROUTIERS

Le poids maximum total autorisé pour les ensembles de poids lourds (semi-remorques et ensembles à 5 essieux) varie, à l'intérieur de la CEE, entre 32,5 t en Grande-Bretagne et 50 t aux Pays-Bas. La proposition de compromis, à laquelle le Parlement européen a donné son accord porte sur un poids total autorisé à 40 t.

L'adoption d'une norme uniforme pour la CE doit faciliter la concurrence, assurer aux fabricants d'automobiles dans la Communauté une avance dans les ventes à destination de pays tiers, mais aussi faciliter le contrôle des poids lourds.

Il faut considérer la réglementation envisagée, en relation avec la tentative entreprise en particulier par le groupe socialiste dans le domaine des transports, en vue d'encourager le transfert du transport de marchandises en masse à la navigation intérieure et au rail.

LE TRAFIC COMBINE

Dans ses efforts de réduire la circulation des poids lourds sur les routes, le groupe socialiste préconise l'encouragement du "trafic combiné". Pour les grandes distances, le chargement de véhicules routiers sur des wagons de chemin de fer ou sur des navires fluviaux permettra de désengorger les routes et contribuera à la réduction des coûts d'infrastructure routière ainsi qu'à la protection de l'environnement. A cet égard, il importe que les parties concernées par le trafic combiné réunissent toutes les conditions techniques requises.

Pour le chemin de fer, le trafic combiné offre la possibilité de concurrencer un avantage exclusif des transports routiers, à savoir le chargement et la livraison à domicile.

Pour pouvoir assurer une mise en place judicieuse et rentable du trafic combiné, il faut supprimer au préalable les nombreux obstacles bureaucratiques existants. L'un des moyens de promouvoir le trafic combiné consiste à adopter rapidement des dispositions communautaires fixant les dimensions et les poids maxima des véhicules automobiles.

Fondation Robert Schuman

LES TRANSPORTS AERIENS INTERNATIONAUX

L'existence de liaisons aériennes interrégionales apporte une contribution positive au développement régional, y compris le tourisme, et donc à l'intégration économique et sociale de la Communauté.

Dans ce but, il faut encourager en particulier :

- l'amélioration des liaisons entre les différentes régions de la Communauté,
- l'amélioration de la position concurrentielle dans le cadre des liaisons aériennes interrégionales,
- les économies d'énergie.

Si le programme proposé doit faciliter l'accès au marché pour de nouvelles entreprises dans le cadre des transports aériens interrégionaux, il ne doit cependant pas mener une concurrence ruineuse face aux compagnies aériennes déjà existantes.

LE TUNNEL SOUS LA MANCHE

Les socialistes appuient le projet de construction de ce tunnel (il est prévu de construire un tunnel de chemin de fer et de service), qui doit apporter des avantages non seulement à la Grande-Bretagne et à la France, mais à la CE tout entière. Cette liaison ne constitue pas seulement un vaste projet d'infrastructure, mais elle est considérée aussi comme un symbole de la coopération entre les Etats membres de la CE dans le domaine de la politique des transports.

La CE doit participer à cet ouvrage dans le cadre d'une politique commune d'infrastructures de transport qu'il reste encore à définir.



LES DOSSIERS PRIORITAIRES DE CHARLES-EMILE LOO

Député européen
Vice-Président du Groupe socialiste
Membre de la Commission du développement et de la coopération
Seul membre socialiste français de la Commission des transports
Membre du Comité paritaire de l'Assemblée consultative ACP/CEE

Les problèmes de transport, Charles-Emile Loo, député au Parlement européen et vice-président du Groupe socialiste, les connaît bien. Adjoint au Maire de Marseille pendant 18 ans, il a vécu comme élu et comme professionnel, puisqu'il assume la direction générale d'une coopérative ouvrière de manutention portuaire, les mutations, les transformations, les difficultés du premier port de France.

Si son principal cheval de bataille reste la liaison Mer du Nord-Méditerranée par le Rhin et le Rhône, chaque fois que les grands problèmes se posent, tels que le transport des déchets dangereux, les pavillons de complaisance, la construction et la réparation navale, etc. il est toujours au premier plan.

Faut-il également rajouter que l'action de Charles-Emile Loo ne se limite pas aux problèmes des transports. On se souvient, dans la Région Provence - Alpes - Côte d'Azur, des incendies de forêts dramatiques de ces dernières années. A cette occasion, un vaste programme de prévention avait été lancé, et Charles-Emile Loo avait pu obtenir que la Communauté européenne finance pour moitié cette dépense, soit la bagatelle de 440 millions de francs...

Fondation Jean-Jaurès



Horst SEEFELD, Président de la Commission des Transports au Parlement Européen.

Parlamento Europeo
Gruppo socialista

Europees Parlement
Socialistische Fractie

Europa Parlamentet
Den socialistiske gruppe

Parlement Européen
Groupe socialiste

Europäisches Parlament
Sozialistische Fraktion

European Parliament
Socialist Group

Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Σοσιαλιστική Ομάδα

le Secrétariat

Brüssel, den 1. Dezember 1983.
AH/cm

LES SOCIALISTES EUROPEENS ET LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

Depuis les premières élections au Parlement Européen en 1979, des socialistes européens travaillent ensemble dans la commission des transports du Parlement Européen pour une politique future active de la politique des transports dans la communauté.

Pour ce faire, il faut le courage et la vision :

1. de ne plus planifier, construire et financer uniquement sur le plan national, mais aussi sur le plan européen

2. de ne plus seulement penser et agir dans de brefs délais, mais d'avoir des vues à longs termes,

3. de ne plus s'orienter sur la base de principes actuels, mais de prendre les nécessités de la politique des transports, les possibilités techniques et les besoins en ce qui concerne la protection de l'environnement, comme bases d'une politique du futur pour demain et après-demain.

Pour les socialistes français, Charles-Emile LOO fait une contribution importante pour ce travail dans notre commission. Dans ses avis, il lie d'une façon équilibrée les intérêts français et les besoins européens.
Son but ainsi que le nôtre consiste dans la création d'une politique des transports qui prend en considération les intérêts des citoyens de la communauté.

Horst SEEFELD
Président de la Commission des Transports au Parlement Européen.

☐ 97-113, rue Belliard,
1040 Bruxelles
Tél. (02) 234 21 11
Télex 63988 socep

☐ Plateau du Kirchberg
Luxembourg
Tél. (0352) 4300 1
Télex 2894 EUPARL LU

Coll. Fondation Jean Jaurès

1. – LA LIAISON RHONE/RHIN

« La liaison Rhône/Rhin, déclare Charles-Emile Loo, c'est un meilleur équilibre entre le Nord et le Sud de l'Europe, c'est la réponse aux problèmes énergétiques actuels. »

Face à la grande voie navigable Rhin-Main-Danube commencée en 1921 et qui constitue la jonction d'une transversale longue de 3.500 km depuis la Mer du Nord jusqu'à la Mer Noire, la seule réponse possible est la liaison Rhône-Rhin. Rappelons que c'est grâce au marché commun que ce projet a été relancé, le 21 juin 1960. La Communauté économique préconisait en effet un développement de l'infrastructure des transports dont la liaison Rhône-Rhin constitue une des artères de base.

Depuis, de nombreuses personnalités politiques de premier plan ont pris position en faveur de cette liaison. Rappelons que Gaston Defferre, ministre de l'Intérieur et de la Décentralisation et Maire de Marseille, a toujours été l'un des fervents défenseurs de ce projet.

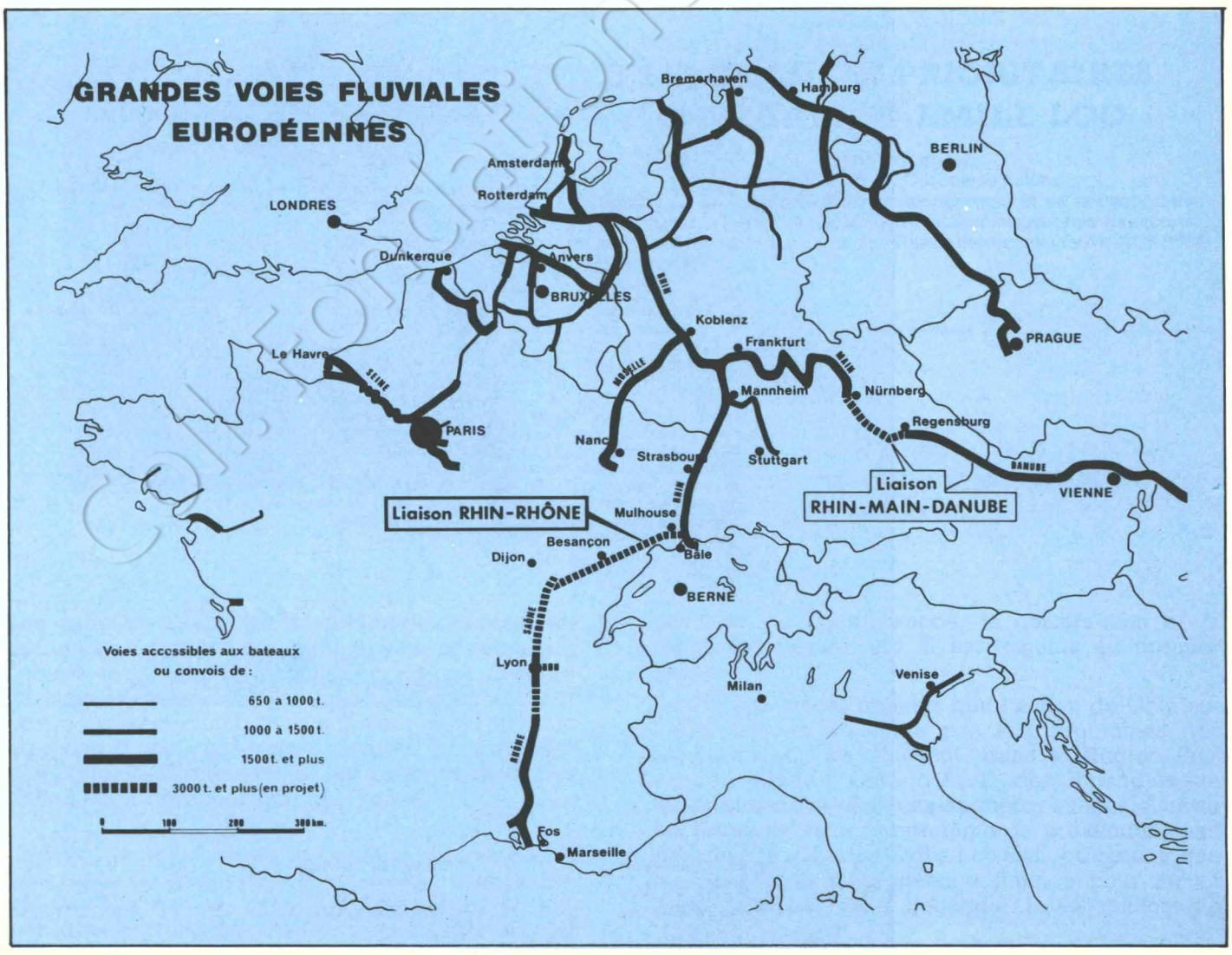
Où en sommes-nous aujourd'hui ?

- Fin 1981, la position du gouvernement était la suivante : oui au principe et discussion de la priorité dans le cadre du schéma directeur à mettre sur pied.
- Novembre 1983, le principe est acquis : Rhin-Rhône est inscrit dans le projet de schéma directeur. Mais l'extension du réseau navigable à grand gabarit ne figure plus qu'en 4e priorité, après l'entretien du réseau et l'achèvement des opérations déjà engagées.

Rhin-Rhône a deux atouts essentiels :

- le premier, qu'il conserve plus que jamais, est d'être le seul projet prêt à démarrer rapidement et ayant donc des effets positifs sur l'emploi dans les Travaux Publics,
- le second, actuellement remis en cause, c'est de bénéficier de la loi du 4.01.1980. Trois ans après, il n'y a pas eu de début d'application et l'extension des missions de la C.N.R. à l'ensemble des grandes liaisons fluviales nécessitera une nouvelle loi.

Sur le plan européen, ce projet a un intérêt communautaire indiscutable et peut bénéficier, sur demande du gouvernement français, de subventions de la Banque européenne d'investissements et du Fonds Européen de développement économique et régional.



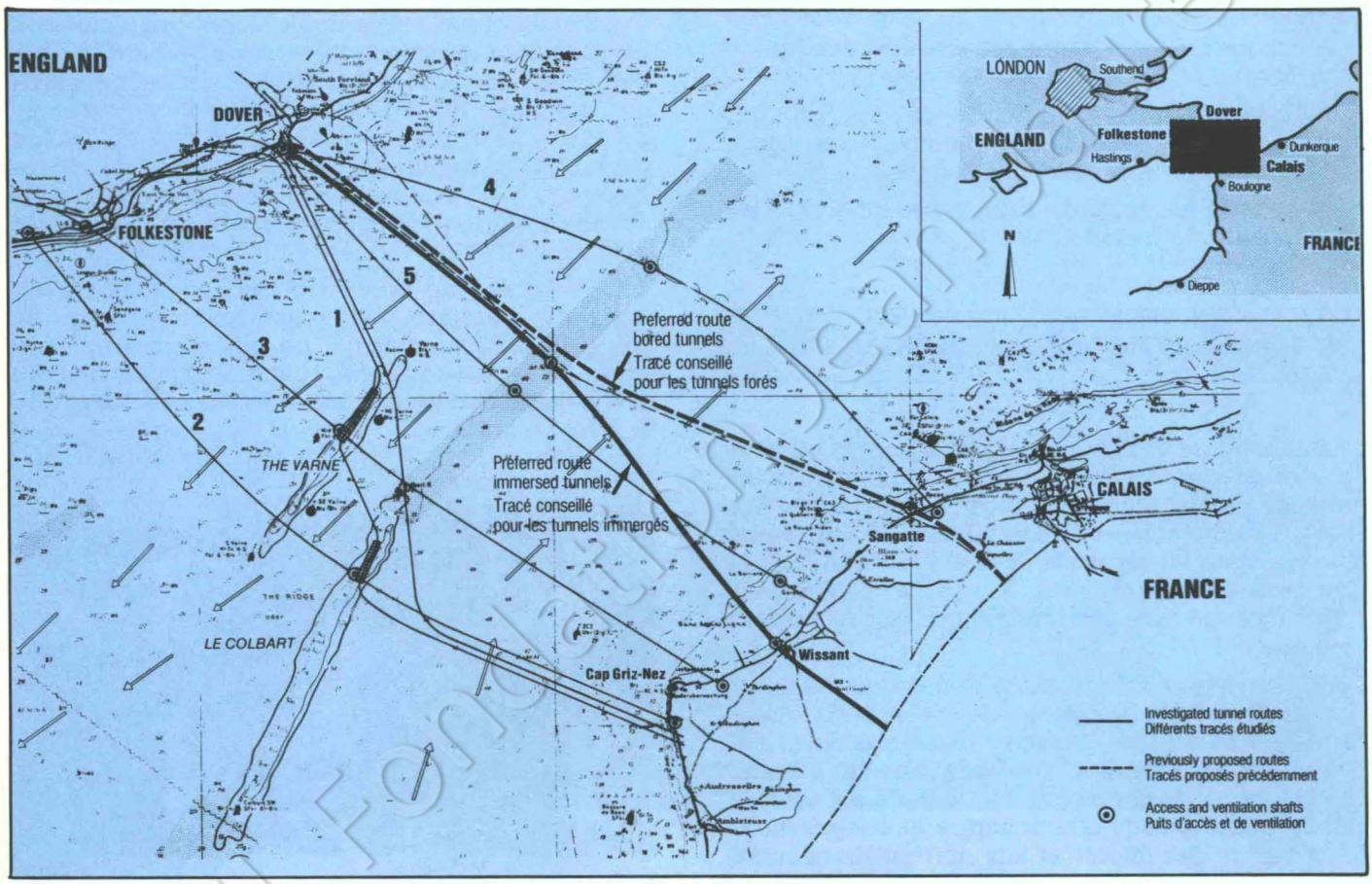
Coll. Fondation Jean Jaurès

2. – LE TUNNEL SOUS LA MANCHE

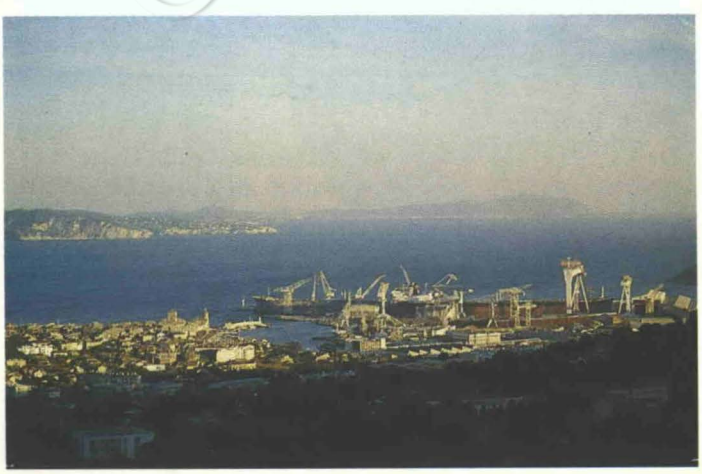
Le projet, appuyé par l'ensemble du groupe socialiste, doit apporter des avantages non seulement à la Grande-Bretagne et à la France, mais à la Communauté Européenne tout entière.

Ce projet permettrait de stimuler la production industrielle, d'encourager les échanges commerciaux et le trafic des voyageurs entre les Etats de la communauté et aurait des retombées positives sur l'emploi et sur la situation de la région Nord - Pas-de-Calais. Cette liaison ne constitue pas seulement un vaste projet d'infrastructure, mais elle est considérée aussi comme un symbole de la coopération entre les Etats membres de la CE dans le domaine de la politique des transports.

C'est ainsi qu'à la suite d'une réunion exceptionnelle de la Commission des transports qui s'est tenue à Londres et à une visite de la délégation de la Commission à Lille sous l'égide du Conseil régional Nord - Pas-de-Calais, M. Charles-Emile Loo a saisi personnellement M. le Président de la République française. En effet, s'il ne peut subsister le moindre doute sur le principe même du soutien financier de la Communauté à ce projet, il n'en demeure pas moins que les conditions, l'importance et les modalités de cette aide dépendent d'une décision des deux gouvernements. L'octroi de l'aide de la Communauté ne pourra se concrétiser qu'en fonction des caractéristiques financières et techniques du projet retenu.



3. – LA CONSTRUCTION ET LA REPARATION NAVALE



La construction et la réparation navale sont l'exemple même d'industries qui ont une incidence capitale sur l'emploi régional (La Ciotat, La Seyne-sur-Mer) et dont les solutions réelles et durables doivent être prises au niveau communautaire. Mme Yvonne Théobald-Paoli, député européen et conseiller municipal de Toulon, est d'ailleurs l'un des élus socialistes qui a le plus contribué à trouver des solutions à ce problème.

"Si la situation n'est certes pas strictement la même dans l'ensemble des dix pays d'Europe, elle présente beaucoup d'analogies, précise Charles-Emile Loo. Nous avons des problèmes communs, il faut des solutions communes. Pour le groupe socialiste, toute politique industrielle en matière de construction navale doit s'inscrire obligatoirement dans un plan de développement régional."

Un certain nombre de mesures ont été ainsi préconisées. Il s'agit :

- de la mise en œuvre d'un programme de commande nationale dans le cadre du transport fluvial, de la protection des mers, de la relance de la pêche, de la construction d'engins pour l'entretien des ports et pour le développement du cabotage,
- de lutter contre les pavillons de complaisance avec l'application stricte d'une réglementation européenne,
- de rééquilibrer la couverture nationale pour les transports maritimes,
- de limiter à quinze ans la durée d'utilisation des bâtiments,
- de renforcer les normes de sécurité et d'anti-pollution,
- de lancer un programme national et européen de recherche et d'exploitation des océans,
- de diversifier les chantiers vers des produits nouveaux comme les porte-conteneurs, les usines flottantes ou les navires anti-pollution,
- de réduire le temps de travail et d'améliorer les conditions de travail.

4. – LES PAVILLONS DE COMPLAISANCE

Directement lié aux industries de la construction et de la réparation navale, se trouve la lutte contre les pavillons de complaisance. C'est là encore l'un des chevaux de bataille de Charles-Emile Loo. Au cours d'un colloque organisé par le C.C.I.M. sur le thème "les transports maritimes à l'heure communautaire", il devait faire une intervention remarquée sur ce thème.

« 8.000 navires, 28 % du tonnage mondial : telle est la première flotte commerciale du monde, qu'ils battent pavillon de Panama, de Costa-Rica, du Honduras, des Bahamas, des Bermudes, du Liberia, de Chypre ou de Singapour. Cette flotte est aussi la plus rentable puisqu'elle échappe aux législations du travail et des impôts et aux normes de sécurité adoptées par la plupart des nations membres de l'Organisation maritime consultative intergouvernementale. »

La situation de la navigation maritime en Europe vient d'ailleurs de faire l'objet d'une conférence à Londres à l'initiative du Groupe socialiste du Parlement européen.

Ce n'est pas la première fois que les socialistes membres de la Commission des transports mettent l'éclairage sur ce sujet qui est extrêmement important, voire déterminant dans l'économie des pays de la Communauté. La lutte contre les pavillons de complaisance est l'une des facettes d'une action qui devrait permettre, si la volonté des Etats membres de l'O.C.D.E. est suffisamment forte, de revenir à une plus grande justice sociale en matière maritime tout en améliorant la compétitivité des pavillons nationaux.

« Il faut savoir que si un marin perçoit un salaire moyen de 823 dollars, sur les navires battant pavillons de complaisance, son salaire se situe entre 125 et 220 dollars.

Certains d'entre eux, sur des navires d'Asie du Sud-Est, ne perçoivent que 30 dollars par mois. De plus, ils travaillent dans des conditions lamentables. »

5. – UNE COMMISSION EUROPEENNE A L'ECOUTE DES PROBLEMES REGIONAUX

Les membres socialistes de la Commission des transports du Parlement européen organisent régulièrement des visites de leur groupe de travail au sein des différentes régions des pays de la Communauté.

C'est ainsi que Charles-Emile Loo a pris l'initiative de mettre sur pied une visite dans le Sud-Est et le Sud-Ouest de la France. Son but : faire découvrir aux membres de la Commission le Port Autonome de Marseille et de Fos-sur-Mer, 1er port de France ouvert sur l'Afrique et l'Orient ainsi que les usines de la Société Nationale Industrielle Aérospatiale de Toulouse qui est l'une des entreprises françaises les plus performantes.

« Il est nécessaire de sensibiliser les membres sur ces régions défavorisées par rapport aux pays du Nord de la Communauté, ce qui permet de faire valoir la nécessité d'une politique communautaire des transports dans l'intérêt de tous les citoyens de la Communauté. »



Visite, à l'initiative de Charles-Emile LOO, du groupe de travail "Transports" à Marseille.

6. – UNE ANTENNE DE LA COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES A MARSEILLE

Depuis quelques années, Charles-Emile Loo met tout en œuvre pour la création à Marseille d'une antenne du bureau de presse et d'information de la Commission des Communautés européennes. Grâce à l'accord et à l'appui de Gaston Defferre, ministre de l'Intérieur et de la Décentralisation, Maire de Marseille, ce projet est en passe d'aboutir. Si la Commission n'a pas pu dégager au titre de 1983 les moyens nécessaires à la création de cette antenne, les nouvelles possibilités du budget 1984 devraient permettre de modifier cette situation.

Charles-Emile Loo et Christopher M. Jackson

créent, avec le concours du Fonds des Nations-Unies, un intergroupe sur la population et le développement

Si Charles-Emile LOO accorde une grande importance aux problèmes de transport puisqu'il en est le seul membre socialiste français, il est également membre de la Commission de développement et de la coopération et membre du Comité paritaire de l'Assemblée Consultative A.C.P./C.E.E.

C'est à ce titre qu'il a pris l'initiative, avec son collègue anglais Christopher M. JACKSON, de créer un intergroupe parlementaire sur la population et le développement. En effet, depuis 1979, les parlementaires qui s'intéressent aux problèmes relatifs à la population, au développement et à leurs interrelations ont, sur une base ad hoc et avec le concours du Fonds des Nations-Unies pour les activités en matière de population, constitué des groupes nationaux et organisé des conférences pour améliorer la connaissance que l'on a de ces sujets aux niveaux régional et interrégional.

Lors de la première réunion de cet intergroupe, MM. Charles-Emile LOO et Christopher M. JACKSON furent désignés comme Présidents et MM. Jan PENDERS et Paul VERGES, Vice-Présidents.

M. JACKSON a déclaré à cette occasion que depuis les élections du Parlement Européen en 1979 la population du TIERS MONDE avait augmenté d'un montant égal à la population entière de la Communauté économique Européenne plus la moitié de la population des U.S.A. !

Le but général de l'intergroupe est d'encourager les discussions et la diffusion des informations sur les problèmes de population du TIERS MONDE dans toute la Communauté Européenne.

M. Peter SCHATZER du Fonds des Nations-Unies pour les activités en matière de population, déclara que l'assistance au programme de population dans les pays en voie de développement est acceptée surtout si elle est multilatérale. Il se référa aux Groupes traitant des problèmes de population existant dans les différents parlements nationaux où ils assurent l'acceptation de la politique en matière de population et agissent en tant qu'interprètes entre la population et les gouvernements.

M. Charles-Emile LOO insista sur le fait que la lutte contre la famine n'était pas uniquement dûe au manque de nourriture mais aussi aux problèmes de surpopulation.

M. Edgar PISANI, Membre de la Commission a exprimé son soutien pour cette entreprise et sera invité à prendre la parole durant l'Assemblée A.C.P./C.E.E. à Brazzaville du 20 au 24 Février 1984.

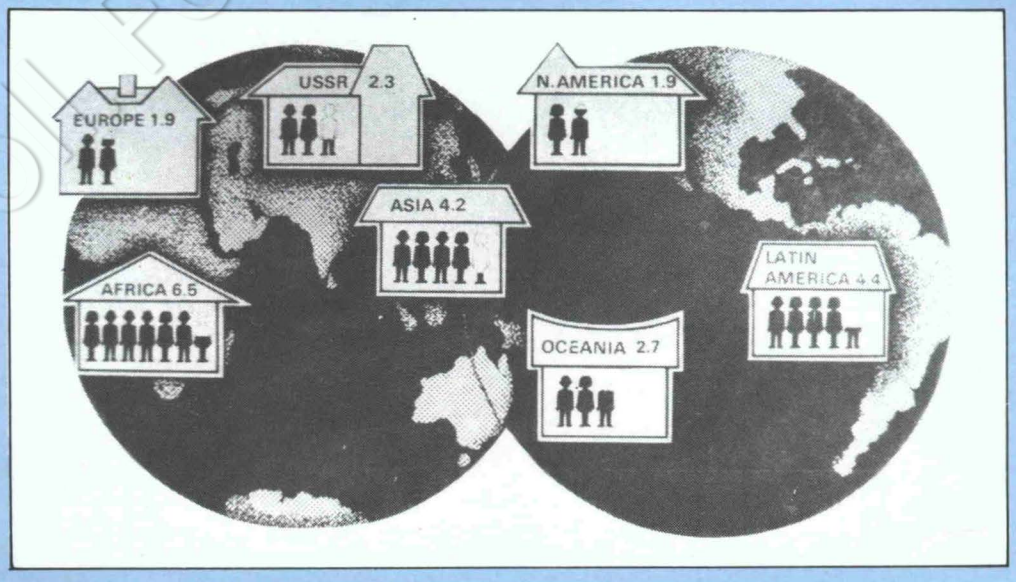
COMPOSITION DES MEMBRES DE L'INTERGROUPE SUR LA POPULATION ET LE DEVELOPPEMENT PAR PARTIS POLITIQUES

Groupe Socialiste :	12
Groupe des Démocrates Européens	11
Groupe du Parti Populaire Européen :	7
Groupe Communiste :	3
Groupe Libéral et Démocratique :	2
Groupe des Démocrates Européens de Progrès :	1

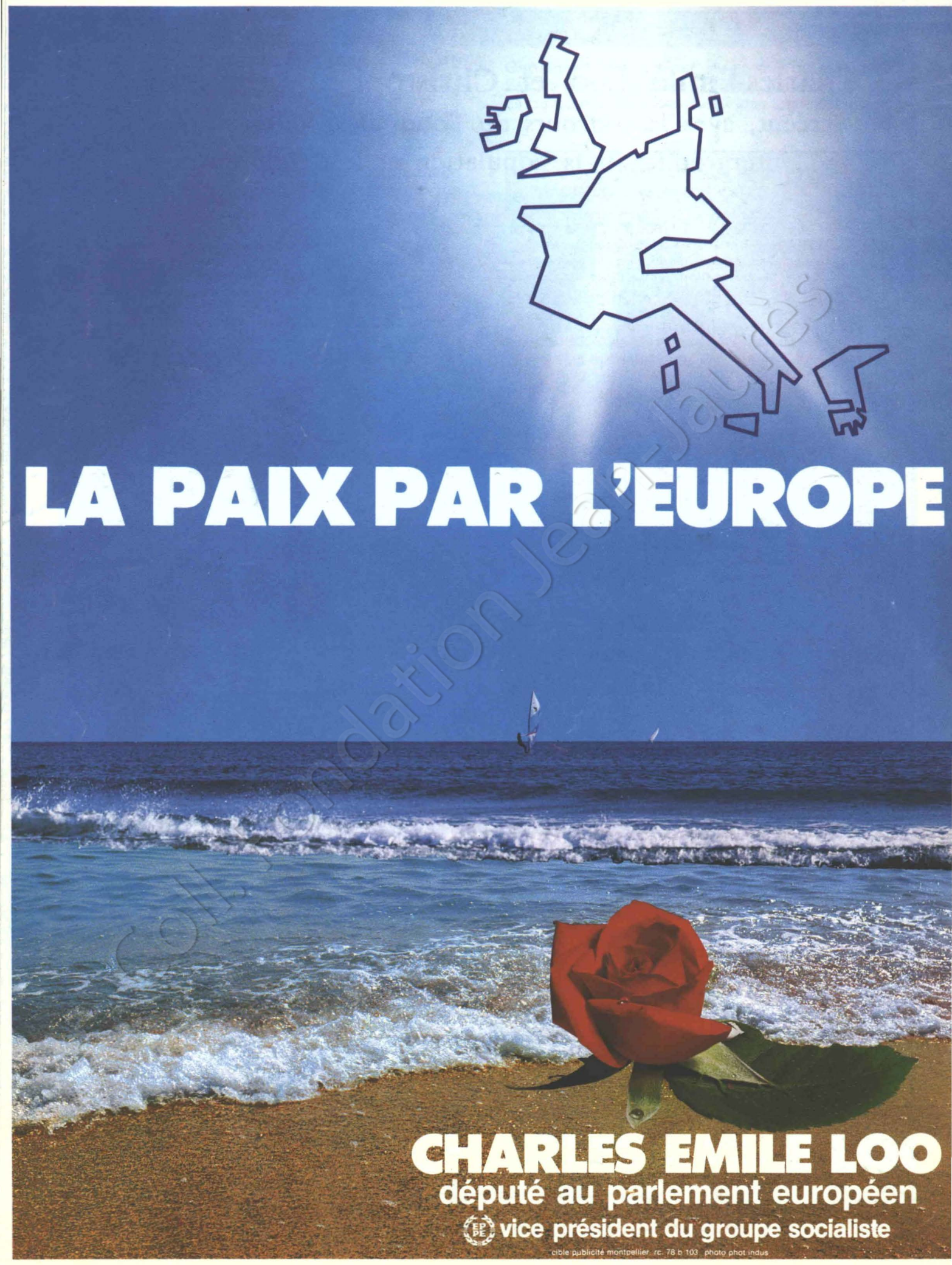
Non inscrit : 1

FAMILLES MONDIALES

En moyenne chaque femme dans le monde a donné naissance à 3,9 enfants, mais il y a de grandes variations régionales.



Il y a aussi de grandes variations à l'intérieur de ces régions.
En Asie, le chiffre est de 2,8 pour la Chine tandis qu'au Pakistan il est de 6,3.



Fondation Jean-Jaurès