"L'initiative française" dans Le Figaro (11 mai 1950)

Légende: Le 11 mai 1950, Raymond Aron se penche, dans les colonnes du quotidien français Le Figaro, sur la portée économique et politique du projet de mise en commun de la production européenne du charbon et de l'acier.

Source: Le Figaro. dir. de publ. BRISSON, Pierre. 11.05.1950, n° 1763; 124e année. Paris: Le Figaro.

Copyright: (c) Le Figaro

URL: http://www.cvce.eu/obj/"l_initiative_francaise"_dans_le_figaro_11_mai_1950-fr-0e821d99-5b7e-4b47-a3d9-3dc927e5f53e.html

Date de dernière mise à jour: 16/09/2012

L’initiative française

par Raymond Aron

Il y a quelques semaines, le chancelier Adenauer avait lancé, par l’intermédiaire d’une agence américaine, la proposition sensationnelle d’union franco-allemande. La presse française et les porte-parole du Quai d’Orsay avaient été presque unanimes à dénoncer la « diplomatie des interviews ». Pourquoi, disaient-ils, le gouvernement allemand ne s’adresse-t-il pas à la Haute Commission s’il a des communications à transmettre au gouvernement de Paris ?

Le style adopté avant-hier par M. Robert Schuman pour lancer sa proposition ressemble, diront certains, à celui du chancelier. Le cabinet de Londres n’a été informé que le jour même. Le public, saturé d’initiatives spectaculaires, qui à l’expérience ne donnent rien, réagit avec scepticisme. La mise en commun des industries lourdes franco-allemandes est-elle, comme les institutions européennes ou le Haut Conseil Atlantique pour la paix, un camouflage verbal de l’inaction ? Ou bien, au contraire, pour une fois, la « diplomatie des interviews » laisse-t-elle l’espoir de mesures efficaces ?

Portée économique

L’idée d’un contrôle supra-national des industries lourdes de l’Europe occidentale n’est pas neuve. Elle traîne, depuis des années, dans tous les programmes et résolutions des comités ou congrès pour l’Europe unie. Elle se heurtait à l’opposition du gouvernement français, qui ne consentait pas que l’industrie française fût soumise au même contrôle que l’industrie lourde de la Ruhr, à l’opposition du gouvernement anglais, toujours soupçonneux à l’égard de tels projets, vastes et imprécis.

Formellement, l’autorité internationale prévue par le gouvernement français pourrait être rapprochée de cartels, qu’il est de bon ton, à l’heure présente, de vitupérer, mais qui, en dépit de leurs inconvénients, répondaient à certains besoins de l’économie européenne. Peu importe d’ailleurs qu’une organisation, à la fois professionnelle et étatique, d’un secteur industriel mérite ou non le nom de cartel. La vraie question est autre. Quels seraient les buts de l’organisation ? Or, sur ce point, à s’en tenir au texte officiel, les intentions différeraient incontestablement des pratiques classiques des cartels.

On viserait, en effet, à réduire progressivement les différences entre les prix que les utilisateurs français et allemands ont à payer pour le charbon et l’acier. On utiliserait, à titre temporaire, la méthode des péréquations de prix mais l’objectif serait de créer des conditions dans lesquelles la concurrence serait possible entre industries de transformation, grâce à l’égalité des coûts des produits de base. Autrement dit, au lieu de réserver les marchés intérieurs aux industries nationales en cristallisant les prix différentiels pour le charbon et l’acier français et allemands, on tournerait la résistance des entrepreneurs à la libéralisation des échanges en leur enlevant l’argument qui justifie pour une part cette résistance. Le but serait la constitution d’un grand espace et non pas la répartition de marchés cloisonnés.

Les objections qu’élèveront les socialistes seront probablement relatives au personnel de direction, aux rapports entre industriels et représentants des Etats, au régime de propriété. On a eu raison, à mon sens, d’écarter comme secondaire la question de propriété. Que des dizaines de milliers de personnes possèdent ou non des actions des sociétés houillères ou sidérurgiques de la Ruhr ne modifie en rien les véritables relations de puissance. Les gestionnaires, ceux que l’on appelle les directeurs ou les managers, détiennent et détiendront en fait, quel que soit le régime de propriété, l’autorité effective. Il importe, pour dissiper les soupçons des socialistes, de combiner dans le personnel supérieur les directeurs privés (qui, le plus souvent, ne sont pas des capitalistes ou des propriétaires) et des directeurs nommés par les gouvernements.

On pourrait également ouvrir à des délégués syndicaux l’accès de conseils consultatifs ou de surveillance.

L’entreprise ne réussira qu’à la condition d’être soutenue par l’opinion. Il serait lamentable que les socialistes, en Allemagne et en France, hésitent à y participer. Le « socialisme national », même de style travailliste, ne saurait passer pour un idéal.

Portée politique

Dans l'immédiat, la proposition française a surtout une portée politique. Elle équivaut à une rupture avec la politique allemande, maintenue obstinément par le Quai d'Orsay depuis plusieurs années.

Elle implique, en effet, que nos gouvernants en aient ou non conscience, l'abandon des interdictions ou limitations autoritaires de la production allemande, ainsi que du contrôle unilatéral de la Ruhr. Nous n'avons cessé d'écrire que l'interdiction de fabriquer librement cargos, pétrole synthétique ou acier (au-delà d'un certain plafond) était contraire à la nature des choses et serait emportée par une évolution irrépressible. L'autorité internationale de la Ruhr, en dépit des motions de la Commission des Affaires étrangères de l'Assemblée, était mort-née. Elle se heurtait à l'indifférence de nos alliés, à la mauvaise volonté des Allemands. Avec la fin de la pénurie, le danger d'une attribution insuffisante de coke à l'exportation a disparu. Aussi longtemps que les autres pays d'Europe recourent, eux aussi, au double prix les interventions de l'autorité internationale à ce sujet sont paralysées.

Ou la proposition française ne signifie rien ou elle signifie que, pour une fois, rompant avec sa tradition, le Quai d'Orsay prend les devants, ne s'accroche pas sur des positions condamnées et entend négocier directement avec les Allemands un statut acceptable pour tous et, de ce fait, susceptible de durer. Au lieu de prendre des précautions contre les périls d'hier, on regarde en avant. Dans les douze mois qui viennent, l'Allemagne de Bonn va retrouver progressivement sa souveraineté, l'occupation militaire sera maintenue, mais les hauts-commissaires deviendront des ambassadeurs. Le moment est donc venu de jeter les bases d'une coopération authentique entre les deux pays.

Les industries lourdes du Benelux se joindront probablement de bon gré au combinat franco-allemand. L'adhésion des industries britanniques est autrement improbable. Tous les motifs, les uns travaillistes, les autres britanniques, qui sont à l'origine de l'attitude réticente adoptée par les Anglais dans le cadre de l'O.E.C.E., agiront contre le projet français. La méthode de présentation, à la veille de la Conférence de Londres, n'est pas faite pour atténuer la mauvaise humeur, poliment contenue, de nos alliés du traité de Bruxelles.

Un combinat des industries lourdes franco-allemandes pourrait être le point de départ d'une transformation immédiate de la politique européenne, d'une transformation à terme de l'économie européenne. Les difficultés techniques, le double péril de l'étatisation et des coalitions privées sont évidents. Après l'échec de l'O.E.C.E. et du Conseil de l'Europe, l'effort pour constituer les conditions indispensables à une intégration économique, dans un secteur limité, mérite d'être tenté.

Même le style diplomatique, déclamatoire, à certains égards déplaisant pour nos alliés, pourrait être justifié si on l'interprétait comme une sorte d'engagement ; engagement de prendre au sérieux un slogan qu'on a trop souvent répété, mais pas assez mis en application, réconciliation de la France et de l'Allemagne, pour jeter les fondements d'une Europe unie.

Raymond ARON.