

Discours d'Edouard Bonnefous (Strasbourg, 16 août 1950)

Légende: Discours prononcé par Edouard Bonnefous le 16 août 1950 devant l'Assemblée consultative du Conseil de l'Europe lors de la présentation de sa proposition pour la création d'une Autorité européenne des transports.

Source: Conseil de l'Europe-Assemblée consultative. Compte-rendu des débats. Deuxième session (Première partie). 7 au 28 août 1950. Tome III. Séances 6 à 12. 1950. Strasbourg: Conseil de l'Europe.

Copyright: Tous droits de reproduction, de communication au public, d'adaptation, de distribution ou de rediffusion, via Internet, un réseau interne ou tout autre moyen, strictement réservés pour tous pays.

Les documents diffusés sur ce site sont la propriété exclusive de leurs auteurs ou ayants droit.

Les demandes d'autorisation sont à adresser aux auteurs ou ayants droit concernés.

Consultez également l'avertissement juridique et les conditions d'utilisation du site.

URL: http://www.cvce.eu/obj/discours_d_edouard_bonnefous_strasbourg_16_aout_1950-fr-fff805f9-b246-43fb-af5a-ef2cbd814741.html

Date de dernière mise à jour: 24/10/2012

Discours d'Edouard Bonnefous (Strasbourg, 16 août 1950)

Monsieur le Président, l'heure des décisions ayant sonné pour l'Europe, je propose que, dès cette session, nous nous mettions d'accord pour adopter des propositions concrètes qui, si elles étaient adoptées ici par les deux tiers des votants, devraient être reprises par nous devant nos différents parlements nationaux. Si nous agissions ainsi, et ceci dès la reprise de nos travaux parlementaires, je suis sûr que nous obtiendrions des résultats autrement décisifs que ceux que nous pouvons espérer de la lutte stérile entre le Comité des Ministres et l'Assemblée.

Nous avons fait des propositions nombreuses, nous avons voté des résolutions que le Comité des Ministres n'a pas jugé bon de prendre en considération.

Changeons de méthode, concentrons notre effort sur quelques sujets précis et limités : la défense de l'Europe, la proposition Schuman concernant le charbon et l'acier, une coordination des transports, une organisation agricole et ne nous préoccupons pas du sort que le Comité des Ministres leur réservera, mais faisons le serment, ici, dès cette session, à Strasbourg, de batailler dans nos parlements respectifs pour les faire ratifier par des majorités aussi larges que possible.

Si nous réussissons, dans un certain nombre de parlements, à l'emporter, nos gouvernements seront bien obligés de tenir compte de ces projets et d'entrer en contact avec les autres gouvernements qui se trouveront dans la même position qu'eux pour passer au stade des réalisations.

Peut-être ne s'agira-t-il que de tentatives régionales; mais certains de nos collègues, M. Ohlin particulièrement, ne nous ont-ils pas conseillé de commencer par des organisations régionales, en nous disant : que les pays favorables à la progression rapide de l'idée européenne aillent de l'avant, et nous les suivrons le moment venu.

Pour ma part, je vous propose aujourd'hui d'envisager, dès cette session, après que la commission en aura délibéré, et après l'approbation de l'Assemblée la création d'une organisation européenne des transports.

Croyez bien que, si j'ai choisi ce domaine, c'est parce que, de l'avis de tous ceux qui ont étudié la rationalisation de l'économie européenne, c'est certainement le plus facile et celui dans lequel on obtiendra le plus de résultats tangibles.

C'est aussi parce que nous sommes tous d'accord sur l'urgente nécessité de s'occuper activement des problèmes intéressant la défense. Or, nous ne pourrions rien faire en ce qui concerne la défense sans repenser complètement le problème des transports en Europe, et probablement aussi sans en modifier la structure.

Enfin, c'est parce que le désordre actuel des transports entraîne des charges excessives pour chacun de nos pays et que ces dépenses pèsent lourdement sur les budgets de l'Europe, à un moment où, entrant comme nous le faisons dans une phase accélérée de réarmement, ces dépenses ne sont plus supportables pour nos budgets si des économies substantielles ne sont pas réalisées par ailleurs.

Or, la seule coordination des transports permettrait, d'après des calculs sérieux faits par les spécialistes, une économie de l'ordre de mille milliards de francs.

Telles sont les raisons pour lesquelles nous devons nous attaquer à ce problème et faire tous nos efforts pour aboutir à une coordination des transports en Europe.

Sur le plan national, bien entendu, les parlements et les gouvernements s'en sont occupés : mais ils n'ont jamais réussi, par ce qu'il n'y a pas de solution sur le plan national.

Vous connaissez les causes : immenses destructions des deux guerres mondiales, concurrence désordonnée et ruineuse des moyens de transport intérieurs et internationaux, suréquipement dans ce domaine qui a abouti à cette double et nocive illusion : tout moyen de transport accroît la prospérité générale, tout nouveau moyen

de transport ne se développe jamais au détriment des anciens, alors que la réalité est exactement contraire et que toutes les expériences faites prouvent l'erreur de cette double affirmation.

Quand on construisait les lignes de chemin de fer, on pensait que les bénéfices réalisés par les compagnies leur permettraient d'apporter un substantiel secours au financement des budgets publics. Le contraire s'est produit. Des charges de plus en plus lourdes pèsent sur les collectivités pour solder les déficits ou payer les subventions de tous les transports. Bien plus, nous accablons injustement les générations futures par des emprunts nouveaux chargés de couvrir les déficits d'exploitation.

Faute d'avoir le courage de prendre des décisions saines, au risque de mettre fin à certains privilèges et de supprimer les transports désuets, coûteux et souvent inutilisés, les moyens de communication nouveaux qui devaient améliorer la condition humaine l'aggravent dangereusement.

On dirait que l'Europe veut justifier ce mot de Guizot, au siècle dernier : « La facilité, la rapidité, l'universalité des communications seront au service du bien comme du mal, de l'erreur comme de la vérité. »

Il dépend de nous, les Européens, de reconnaître et de classer hiérarchiquement les besoins vrais, d'étudier les mesures qui doivent être prises, d'imposer les décisions qui ne peuvent plus être retardées et cela, aussi bien en fonction des intérêts collectifs de l'Europe que des nécessités de la défense nationale qui ne peut plus attendre.

Rappelons-nous ce que disait, en 1945, M. Morgenthau, alors Secrétaire d'Etat au Trésor du Président Roosevelt, à l'issue de la Conférence de Bretton Woods « On peut organiser internationalement les transports, sans perdre de vue les intérêts nationaux. Ils n'y a pas incompatibilité entre l'honneur de la patrie et une organisation internationale des transports. Poursuivre une politique individualiste de compétence et de rivalité, c'est continuer la concurrence acharnée qui dressait l'un contre l'autre des pays voisins. C'est la ruine pour tous et l'acheminement vers une nouvelle guerre mondiale. »

Tels étaient les propos de M. Morgenthau en 1945. Je trouve qu'ils s'appliquent parfaitement à la situation actuelle de l'Europe.

Si l'on se refuse à créer un organisme directeur, une Haute Autorité européenne - comme je vous le proposerai à la fin de cette intervention - qui puisse imposer une coordination, une harmonisation à toutes les nations en matière de transports, autant dire tout de suite que l'ère des gaspillages et des concurrences ruineuses continuera.

Quels sont, en effet, les déficits des chemins de fer en Europe? Alors que les réseaux ont amorti à peu près totalement, par le temps et les dévaluations, leur capital initial, alors qu'ils devraient donc être bénéficiaires, ils sont tous en déficit.

En Grande-Bretagne, le déficit, qui était de 7 millions de livres en 1948, atteint 25 millions de livres en 1949 et montera, d'après les prévisions, à 35 millions de livres en 1950.

En Belgique, le déficit d'exploitation ne cesse d'augmenter. De 435 millions de francs belge, en 1945, il est passé à près de 3 milliards en 1949, c'est-à-dire 29 % des dépenses d'exploitation.

En Suisse, les chemins de fer fédéraux ont un déficit de 35 millions de francs suisses pour 1949. On prévoit une aggravation pour 1950.

En Italie, le déficit s'est élevé, pour le dernier exercice connu, celui de 1947-1948, à 50 milliards de lire.

En France, le déficit d'exploitation atteint 100 milliards de francs par an : mais la ponction opérée chaque année par les chemins de fer sur nos finances publiques atteint 200 milliards de francs.

Mesdames, Messieurs, voilà les chiffres.

Par conséquent, dans ce domaine, nous sommes tous associés dans le déficit.

Quelles sont les causes de ce déficit?

Elles sont dues d'abord à la lutte concurrentielle des moyens de transport. Il y a augmentation croissante des charges auxquelles doivent faire face les chemins de fer du fait de la hausse des salaires et des prix, et aussi de l'accroissement des charges sociales.

Mais ce qui est plus grave encore, c'est que les tarifs ne peuvent pas être réadaptés aux indices généraux. Le déséquilibre ne cesse, par conséquent, de s'accroître. Dans certains pays, les tarifs ressortent au coefficient 2 1/2, tandis que les dépenses de personnel atteignent 4 1/2. Dans d'autres, les salaires ont augmenté de 60 %, le prix du matériel de 100 % et les tarifs de 16 %.

Aussi le financement par l'Etat de ce déficit exige-t-il des subsides de plus en plus importants.

Y a-t-il des remèdes, si l'on reste dans le cadre national? Je ne le pense pas.

Une hausse des tarifs? Elle favoriserait la route et diminuerait encore le trafic, qu'il s'agit au contraire d'augmenter.

Des mesures de rationalisation et d'économie? Pas d'illusions injustifiées; les réseaux ferroviaires ne sont pas des entreprises de fabrication, ne l'oublions pas, qui peuvent adapter leurs dépenses au volume courant de la production, mais des entreprises de prestations, caractérisées par des charges fixes qui découlent de la structure même de l'exploitation et de la notion de service public.

La fermeture des lignes déficitaires? Est-il besoin de souligner les difficultés politiques qui résulteraient d'une pareille mesure, si elle était prise à l'échelon national avant de s'intégrer dans une véritable « européanisation » des transports?

Monsieur le Président, sommes-nous décidés à rester impuissants devant l'incohérence et l'anarchie qui existent en Europe, particulièrement dans ce domaine?

Est-il normal que les dix-neuf pays de l'Europe occidentale aient prévu, pour la période de 1948 à 1952, l'importation des Etats-Unis de 490 millions de dollars de matériel de chemin de fer, alors que l'on n'utilise pas à plein les ateliers européens de construction de wagons?

Est-il normal que le charbon de la Ruhr soit expédié vers l'Autriche, pendant que la France, par exemple, reçoit le sien de Silésie et d'Amérique, provoquant ainsi une utilisation inconsidérée des wagons, puisqu'il a été calculé que ces transports irrationnels absorbent quelquefois près de 20 % du combustible transporté, rien que pour les locomotives qui l'acheminent?

Est-il normal de ne pas s'appliquer dès maintenant à une standardisation absolue des caractéristiques du matériel roulant, ce qui simplifierait ainsi considérablement le problème de l'entretien et des réparations? Déjà, l'union internationale des chemins de fer avait obtenu depuis longtemps sur ce point des résultats intéressants. Mais il s'agissait d'une institution privée qui n'émettait que des vœux ou des recommandations.

Et le désordre des transports par eau est pire encore. De 1948 à 1952, le coût du tonnage dollar à fournir par les Etats-Unis a été évalué à 1.705 millions de dollars. Croit-on que les chantiers européens n'auraient pu fournir une partie importante de ce tonnage?

Pense-t-on que la construction et l'équipement des ports doivent continuer à se faire sans méthode et sans que leur spécialisation ait été étudiée?

Pense-t-on surtout que l'on doive indéfiniment poursuivre ces rivalités concurrentielles malsaines comme

celle qui n'a cessé d'opposer Anvers et Rotterdam? Le canal Albert reliant Liège et le bassin meusien à Anvers permet, en longeant la frontière hollandaise, de diriger la houille de la Campine sur Anvers, tandis que le canal Juliana parallèle à la Meuse dessert le Limbourg hollandais. Et cette rivalité n'a pas cessé malgré l'accord du Benelux. Car ce qui prouve que les Unions douanières ne suffisent pas et que la coordination des transports doit précéder l'union douanière et non la suivre, c'est que les pays du Benelux, lors de la conférence d'Ostende, n'ont pu s'entendre en ce qui concerne les taxes portuaires, celles de Rotterdam étant inférieures de 23 % à celles d'Anvers, ce qui détourne de la Belgique une bonne partie du trafic du Rhin. Malgré le compromis suggéré par les Hollandais de réduire cette taxe à 10 % à condition que la Belgique abaisse également les siennes de 12 %, l'accord n'a pu intervenir.

Qui ne se rappelle surtout les efforts anti-économiques qui n'ont cessé d'être déployés outre-Rhin dans le passé pour détourner à grands frais le trafic vers les ports allemands d'Emden, de Brême et de Hambourg, alors que le débouché naturel de l'Allemagne occidentale et centrale, si l'on tient compte de la géographie et non de la géopolitique, ce sont les bouches de la Meuse et de l'Escaut, c'est-à-dire les ports belges et hollandais?

Enfin, ne devons-nous pas également reconsidérer le problème de la concurrence des ports de la Méditerranée?

[...]

Quelles sont les mesures à prendre par la Haute Autorité dont je préconise immédiatement la création?

Tout d'abord, une exploitation du réseau européen sous contrôle européen. Dans ce domaine, plus encore que dans tout autre, l'europanisation peut être facilement réalisée. En effet, tous les chemins de fer sont en déficit et je peux dire que, dans la majorité des cas, ils sont nationalisés.

Par conséquent, il s'agit de faire passer le chemin de fer, actuellement service public national, à l'état de service public européen. Il s'agit de créer un fonds commun, avec le secours d'une grande organisation financière européenne, et d'exploiter le réseau européen sous contrôle européen. Après l'autre guerre, du temps du plan Dawes, les chemins de fer allemands avaient bien été placés sous contrôle international.

On doit aussi supprimer dans tous les pays les lignes devenues inutiles. On doit faire un effort commun et similaire de rationalisation, paralysé, sur le plan national, par les appétits locaux et les pressions égoïstes. Il est possible. Je ne citerai qu'un cas. En Belgique, les 5000 kilomètres de voies de chemins de fer sont jalonnés par 1439 gares. Aux Pays-Bas, les 3.300 kilomètres de voies n'ont que 382 gares. Quand on sait ce qu'une gare représente comme personnel, on s'explique mieux le déficit annuel des chemins de fer belges et la difficulté politique d'adopter des réformes qui s'imposent.

Par ailleurs, pourquoi maintenir à tout prix des rails qui aboutissent au même point de convergence, le tonneau des Danaïdes?

Enfin, Monsieur le Président, une grande question va se poser pour l'Europe. Celle-ci poursuit actuellement une électrification intensive des lignes. Cela me paraît être du suréquipement. Que va-t-elle faire des locomotives en surplus? En France, nous avons déjà trop de locomotives, et alors se pose un problème qui rejoint immédiatement celui de la défense. Faut-il s'en défaire? Question grave car, vous le savez, elle ne revêt pas seulement un aspect économique. Non seulement pour les locomotives, mais pour toute la politique de dés'équipement ferroviaire, nécessaire dans une partie de l'Europe ; pour la fermeture, la suppression, l'enlèvement des rails, ces mesures, qui s'imposent du point de vue économique et que recommandent les techniciens, soulèvent des problèmes de sécurité insolubles sur le plan national et qui ne pourront être traités, dans le cadre de la défense militaire européenne que nous voulons créer, que par un organisme européen des transports, dont je vous propose l'adoption. Par conséquent, il a encore là une question d'harmonisation entre l'aspect économique et l'aspect de « sécurité » qui devra se poser.

D'autre part, n'existe-t-il pas un moyen d'utiliser les transports pour élargir l'europanisation ou, si vous le

voulez, étendre l'idée européenne et sa réalisation? Actuellement, l'Espagne ne figure pas dans la communauté européenne. Or, vous savez que l'Espagne a un réseau ferroviaire et un matériel roulant en ruines et je pense que, le jour où elle rentrera dans la communauté européenne, il y aura là certainement une occasion avantageuse aux uns et aux autres, et qui ne sera pas facilement retrouvée, pour faire profiter un pays, qui en a grand besoin, de l'excès du matériel dans d'autres pays. L'organisation européenne des transports pourra aider à la reconstitution du matériel roulant espagnol avec les surplus non utilisés actuellement.

Enfin, je crois qu'il faut que notre Autorité mette fin à cette conception désuète ou dépassée, qui consiste à croire qu'on lutte contre le déficit par le suréquipement. En effet, depuis quelques années, les nations continuent à équiper leurs nouveaux moyens de transport qui concurrencent les anciens, dans le même temps où elles modernisent les anciens. Le résultat en est que ces améliorations techniques, au lieu de résorber les déficits, les augmentent tous les jours de plus en plus.

Comme dans la période de crise d'avant 1939, on tente de lutter contre le déficit d'exploitation par l'amélioration technique. Loin de rationaliser, on procède à l'inverse : pendant le temps où les charges des salaires augmentent, les dépenses techniques s'enflent également.

Il est également indispensable de rétablir la liberté du transit européen. Il n'y aura pas de véritable Europe si la liberté la plus complète n'est pas respectée pour le transit européen. Or, ce transit a trop souvent été entravé et faussé par des règlements et des tarifications discriminatoires. C'était, hélas ! le cas de l'ancien Reich où le problème des transports était traité sous un angle essentiellement politique.

Il faut que le transit dans tous les sens, à travers l'Europe, soit ouvert sans la moindre discrimination tarifaire, commerciale ou monétaire, et que la politique portuaire, ferroviaire, fluviale et routière à suivre soit fixée en conséquence.

Il ne faut pas que se perpétue cette lutte des tarifs préférentiels grâce auxquels on détournait vers les ports de la mer du Nord ou de la Baltique des marchandises qui auraient dû emprunter la voie du Rhin, de même que Marseille et Gênes se disputaient à leur détriment respectif le trafic suisse et autrichien de la Méditerranée.

Il faut également mettre un terme à la lutte des transports par fer, par route, par eau et par air, lutte qui se solde par des investissements inconsidérés et des déficits ont les budgets nationaux font les frais.

Avant la guerre, les chemins de fer français, belges, allemands et italiens se disputaient l'acheminement des marchandises de l'Europe centrale ou vers l'Europe centrale, mais ils s'unissaient dans la lutte contre la navigation intérieure.

Il s'agit pour l'Europe occidentale de parer à la crise que produit la diminution du trafic Est-Ouest.

Nous regrettons cette rétraction et cet amenuisement des échanges entre les deux parties de l'Europe. Nous voulons espérer, malgré tout, qu'ils ne seront pas durables et nous estimons nécessaire de tout faire pour y remédier. Mais nous devons bien constater un fait. Nul doute qu'après cette guerre, si les relations commerciales normales avaient été reprises entre l'Est et l'Ouest de l'Europe, le problème des transports n'aurait pas été aussi préoccupant ; en tout cas, les solutions à prendre eussent été différentes.

Le moment est venu également de prévoir toutes les mesures par lesquelles on pourra, par une heureuse politique des transports entre l'Europe et l'Afrique et à l'intérieur de l'Afrique, réaliser enfin cette intégration de plus en plus urgente à l'Europe du continent africain, qui doit en être le prolongement naturel. Ne pense-t-on pas également à toutes les heureuses conséquences qu'une organisation européenne des transports aurait sur le développement des investissements?

Autant il est difficile de trouver d'importants capitaux dans le cadre national, autant il serait facile de trouver des capitaux en quête d'emploi si l'on se plaçait dans le cadre de l'Europe.

A ce moment-là, à condition d'étudier un statut rationnel des investissements, qui s'impose de plus en plus, non seulement on trouverait des disponibilités qui ne trouvent pas suffisamment les garanties actuelles et que préoccupe la permanence des déficits, mais on trouverait des disponibilités outre-Atlantique, dont la capacité créditrice n'est pas épuisée, il s'en faut.

Nous avons entendu de nombreux orateurs nous dire ici qu'il fallait prendre toutes les mesures possibles pour favoriser le plein emploi.

N'est-ce pas une raison supplémentaire pour promouvoir une politique européenne des transports?

Si les mesures de rationalisation qui s'imposent sont si difficiles à prendre en ce qui concerne les transports et particulièrement les chemins de fer, n'est-ce pas en raison des répercussions qu'elles ne manqueraient pas d'avoir sur la main-d'œuvre? A partir du jour où l'Europe opterait pour une utilisation harmonieuse et équilibrée de ses transports, les déséquilibres inévitables dans la phase actuelle se trouveraient supprimés ou compensés; et, loin de provoquer un chômage, on peut être assuré que des travaux, aujourd'hui impensables, deviendraient, à ce moment, réalisables et nécessiteraient, de ce fait, une importante main-d'œuvre. Croit-on possible de donner la prééminence à un groupe de transports dans un pays d'Europe et à un autre groupe dans un pays voisin?

Les possibilités techniques, mais aussi les nécessités de la défense, devront dicter le choix à faire. Il faudra ouvrir dans certains cas, fermer dans d'autres, des gares, des lignes, des canaux. Il faudra faire le choix du genre de véhicule le meilleur et le faire adopter sans discriminations.

Il faudra prévoir des gares internationales bénéficiant de certaines franchises, combinant les différents modes de transport, air, fer, route, eau et la combinaison avec les pipes - lines.

En ce mot, il faut que, loin de s'acharner à se détruire, les différents groupes de transport, dont chacun est vital pour la défense, la sécurité, la prospérité et la liberté de notre continent, s'entraident et révisent par conséquent leurs zones de déplacement en fonction de l'impératif européen.

Alors, mais alors seulement, on pourra penser à ces grands travaux d'intérêt collectif : tunnels sous la Manche et sous le détroit de Gibraltar - dont le projet français, s'il avait été exécuté en 1897, n'aurait pas coûté plus de 123 millions de francs - et aussi la poursuite du Transsaharien.

L'Europe n'a-t-elle pas fait un effort dans le domaine des voies navigables et internationalisant, après la première guerre mondiale, l'Elbe, le Danube, la Vistule et l'Oder? Dans cette ville où nous siégeons, fonctionne un organisme international pour la navigation du Rhin, qui devrait nous servir d'encouragement à pousser plus avant.

Monsieur le Président, la plus grande menace qui pèse sur notre institution serait de passer une nouvelle année sans que des actes formels d'engagement fussent pris. On nous adjure, des côtés les plus différents, de prendre nos responsabilités et de faire l'Europe ou de nous en aller. Il appartient à ceux qui pensent que l'heure de l'action immédiate est venue de faire, dès maintenant, dès cette session, des propositions concrètes et souvent étudiées, même si elles apparaissent encore audacieuses à certains.

Nous voudrions que fut créée - c'est le but de la proposition - une Haute Autorité européenne des transports, dont la mission serait, selon la très heureuse expression de Raoul Dautry, cet infatigable animateur de l'idée européenne et de la coordination des transports, non pas tant d'administrer ou de gérer les transports européens, mais de les gouverner.

Des efforts méritoires ont été faits dans le passé pour la rationalisation et la coordination, mais ces efforts étaient vains, en partie parce que ceux qui les faisaient ne disposaient que d'un pouvoir de recommandation. Ils ne pouvaient émettre que des vœux.

Aujourd'hui il s'agit de créer une Autorité. L'idée n'est pas nouvelle, sans doute, déjà Proudhon, en 1863

affirmait que l'Europe ne "serait capable d'assurer à tous la protection de leur liberté, de leur commerce et de leur industrie, que par l'exploitation concertée des voies de communication, des routes, des canaux et des chemins de fer.

Ce qui sera nouveau, ce sera justement, de la créer et de faire reconnaître, au-dessus des Etats, un arbitre.

La Haute Autorité qu'il s'agit de créer doit, comme dans la proposition de M. Schuman, être une institution supranationale indépendante; devant les peuples et sous un contrôle démocratique européen. Je suis d'avis qu'elle soit rattachée au Conseil de l'Europe, car, d'accord en cela avec M. Macmillan et M. Philip, je suis hostile à la multiplication des assemblées européennes. Notre ami M. Macmillan nous a déclaré son hostilité et celle de ses amis à des principes généraux.

Je crois que la meilleure méthode serait de discuter entre nous d'abord sur le plan pratique et non sur le plan théorique.

J'estime enfin que l'Autorité devra sauvegarder l'ensemble des intérêts des pays associés, ceux des utilisateurs, des producteurs et des travailleurs. Cette Autorité, bien entendu, devra n'exercer aucune fonction politique et n'avoir comme unique préoccupation que des fins économiques : efficacité, rendement le meilleur, équilibre financier. Elle devra aussi faciliter par tous les moyens les mesures qui s'imposeront dans les mois à venir pour la défense de l'Europe.

Enfin, je propose que le Ministre européen de la défense soit membre de droit de cette Autorité.

L'Europe a besoin, ne serait-ce que pour son moral, de ne pas s'unir seulement pour se défendre et pour se battre, a dit Maurice Schumann. Que ceux qui sont décidés à aller de l'avant s'engagent ! Même si vous n'êtes pas tous d'accord, je vous supplie de ne pas entraver par des réticences ou des oppositions la réalisation d'un tel projet. Si nous nous pouvons obtenir l'unanimité, procédons, selon le conseil judicieux de nos collègues scandinaves et de notre ami M. Ohlin à une entente régionale aussi large que possible.

Je suis sûr que le résultat favorable déterminera les hésitants. Le mouvement se prouve en marchant, a-t-on coutume de dire, l'Europe se fera en agissant. N'oublions pas la juste observation de Disraéli : « Les révolutions se produisent quand les évolutions sont trop lentes. »