COMPTE-RENDU

DES REUNIONS DES 22 ET 25 AVRIL 1955 TENUES AU

MINISTERE DES AFFAIRES ETRANGERES SOUS LA PRESIDENCE

de M. Massigli

Deux réunions ont eu lieu au Ministère des Affaires Etrangères, sous la présidence de M. Massigli, les 22 et 25 avril 1955, à 10 heures. Assistaient à ces réunions :

1. Le 22 avril :

M. Massigli, Ambassadeur de France, Secrétaire Général du Ministère des Affaires Etrangères,

M. Olivier Wormser, Directeur des Affaires Economiques et Financières,

M. Clappier, Directeur des Relations Economiques Extérieures aux Affaires Economiques,

M. Sadrin, Directeur des Finances Extérieures au Ministère des Finances,

M. Ziegler, Directeur du Cabinet du Ministre des Travaux Publics,

M. A. Bérard, Ministre Plénipotentiaire, Conseiller Technique à la Présidence du Conseil,

M. Géraud-Jouve, Ministre plénipotentiaire,

M. Donnedieu de Vabre, Secrétaire Général du Comité Interministériel pour les questions de coopération économique européenne,

M. Pierre Baraduc, Ministre plénipotentiaire, représentant permanent-adjoint du Conseil Atlantique-Nord pour la Délégation française,

© Archives Diplomatiques (DE-CE 1945-1960) (Paris (La Courneuve)) inv.nr. 611
http://resources.huygens.knaw.nl/europeseintegratie/doc/S01692

M. Alby, Secrétaire Général-Adjoint du Comité Interministériel pour les questions de coopération économique européenne,

M. Guilla umat (
(du Commissariat à l'Energie atomique,
M. Goldschmidt (

M. F. Valéry, Chef du Service de Coopération Economique au Ministère des Affaires Etrangères,

M. Jurgensen, de la Direction d'Europe du Ministère des Affaires Etrangères,

M. Sauvagnargues, Conseiller technique au Cabinet du Ministre des Affaires Etrangères,

M. Fontaine, du Ministère des Affaires Etrangères,

M. de la Barre de Nanteuil, Secrétaire des Affaires Etrangères,

M. de Saint-Légier, Secrétaire des Affaires Etrangères,

2° Le 25 avril, les mêmes personnes avaient été convoquées.

M. Seydoux, Ministre plénipotentiaire, Directeur d'Europe,

M. Desrousseaux, Directeur des Mines au Ministère de l'Industrie et du Commerce,

M. Sauljeot, Direction de l'Electricité au Ministère de l'Industrie et du Commerce,

M. Blancard, du Ministère de l'Industrie et du Commerce,

M. de Folin, Sous-Directeur d'Europe du Nord au Ministère des Affaires Etrangères,

qui assistaient à cette réunion n'avaient pas participé à celle du 22 avril.

1. OBJET DES REUNIONS.-

M. Massigli expose à l'ouverture de la séance du 22 avril qu'il est actuellement question d'une "relance" de l'idée européenne. Les réunions ont pour objet de déterminer dans quels domaines, abstraction faite de toute considération doctrinale, des progrès peuvent être accomplis en ce sens. Les questions relatives à l'énergie et aux transports seront spécialement examinées. L'étude portera d'abord sur les domaines nouveaux (énergie atomique et aviation) puis sur les secteurs anciens (charbon, électricité, gaz et pétrole).

2. POSSIBILITES DANS LE DOMAINE DE L'ENERGIE ATOMIQUE.-

M. Guillaumat expose les problèmes de l'énergie atomique ainsi que les possibilités qui s'offrent en ce domaine. Il établit une distinction entre ce qui appartient en propre au Commissariat à l'Energie atomique et ce qui présente pour la France un intérêt général. Dans cette seconde catégorie doivent être rangées les utilisations industrielles de l'énergie atomique. Les études et la fabrication de matériel atomique appartiennent au contraire au Commissariat.

Le Commissariat a déjà essayé d'instaurer une collaboration avec certains pays européens : Pays-Bas, Norvège, Suisse. Il à constaté, à l'occasion de ces contacts, que la France est au point de vue atomique trop grande pour tous les pays européens sauf la Grande-Bretagne et l'Allemagne. Elle est au contraire trop petite vis-à-vis des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne, qui peut briser si elle le désire toutes nos tentatives. Nous avons signé un accord bilatéral avec la Grande-Bretagne mais ce n'est pas un accord exclusif. La Grande-Bretagne occupe une position de suzeraineté vis-à-vis de l'Europe.

Il ne semble pas possible d'aller plus loin dans le domaine des liaisons européennes. Une seule possibilité demeure : celle d'une liaison avec l'Allemagne. Des contacts ont été établis à ce sujet les 11 et 12 février avec les Allemands mais ceux-ci désirent ne pas aborder l'examen des problèmes atomiques avant l'entrée en vigueur des Accords de Paris.

M. Valéry signale qu'il est apparu, à l'occasion d'un rapport sur l'énergie atomique fait à l'OECE par M. Armand, que la coopération avec la Grande-Bretagne présente de nombreuses difficultés mais que les Anglais estiment que s'il

est nécessaire de parler d'énergie atomique dans une organisation européenne, l'OECE constitue la seule organisation où cela soit possible.

M. Sauvagnargues rappelle que les 3 kgs 500 de matière fissile que les Allemands se sont engagés à ne pas dépasser ne sont pas une limite mais un simple programme. L'Agence de contrôle de l'U.E.O. n'a pas de vérification à effectuer à ce sujet. Il paraît politiquement possible que l'Allemagne souhaite réaliser quelque chose en association avec la France.

M. Goldschmidt déclare que la Belgique s'est jusqu'à présent refusée à envisager une coopération atomique européenne, à cause de sa situation particulière de fournisseur d'uranium. Il est cependant possible qu'elle évolue dans un proche avenir.

M. Sauvagnargues ayant demandé si l'on pouvait concevoir qu'un organe équivalant au C.E.R.N. fût établi pour les utilisations pacifiques de l'énergie atomique, M. Goldschmidt répond qu'il existe une société européenne de l'énergie atomique, fondée à Londres il y a un an, et qui réunit les membres des Commissions atomiques de huit pays (Belgique,

France, Italie, Norvège, Pays-Bas, Royaume-Uni, Suède, Suisse). D'autre part, il faut tenir compte de la création probable de l'Agence atomique internationale, à la suite des propositions du Président Eisenhower, du 8 décembre 1953. Des progrès considérables ont été accomplis depuis lors. L'Agence peut se créer dans les six mois qui viennent. Ce sera un club qui ressemblera, dans sa structure, à la Banque Internationale. Elle comprendra un Conseil avec cinq membres permanents et six membres renouvelables tous les deux ans. L'Agence servira d'intermédiaire dans les échanges atomiques et de banquier pour les produits fissiles. La coopération des membres reposera sur une base purement volontaire.

M. Géraud-Jouve rappelle que le Conseil de l'Europe s'est saisi du problème de la coopération atomique sur le plan européen. M. Guy Mollet désirerait que le Gouvernement français fît des propositions; les études ne devraient d'ailleurs pas forcément être confinées à l'aspect gouvernemental du problème.

M. Sauvagnargues insiste sur la nécessité de ne pas donner l'impression à l'Allemagne que la France désirerait, sous prétexte de coopération, réintroduire des contrôles.

Il faut donc se borner à des projets modestes si l'on veut qu'ils réussissent.

M. Wormser estime que l'Agence internationale aura un rôle très clairement défini par M. Goldschmidt. Or, ainsi que l'on a pu le vérifier pour d'autres organisations, une institution mondiale ne répond pas à tous les besoins régionaux. Dans ces conditions ne pourrait-on concevoir la création d'une succursale régionale européenne de l'Agence internationale ? Cette succursale pourrait d'ailleurs fort bien être constituée par l'intégration des accords de coopération existant dans une organisation européenne, le jour où l'Agence serait elle-même établie.

M. Sauvagnargues ayant demandé s'il était possible de mettre en commun des techniciens, des ressources et des capitaux, M. Goldschmidt répond que l'on peut concevoir une association des industries allemande et française pour la construction d'une usine de séparation isotopique et qui nécéssiterait des investissements de l'ordre de 15 milliards de frs. Cette association intéresserait essentiellement des sociétés privées; l'Etat serait d'ailleurs forcément dans le circuit.

M. Goldschmidt précise que l'idée d'un Centre de recherches appliquées ne correspond pas aux nécessités; les Allemands voudront avoir

leur Commissariat à l'Energie atomique.

M. Guillaumat estime que l'intégration de sociétés de nationalités différentes permettrait de limiter l'influence de l'Etat mais qu'en fait elle serait très difficile à réaliser, étant donné précisément l'importance de l'Etat dans le domaine atomique. En outre il ne croit pas à la coordination de la recherche; il faut enfin, dans toute solution qui intéresse les entreprises privées, qu'existe, de la part de celles-ci, une volonté sous-jacente.

M. Massigli résume les débats : Il paraît exister une possibilité d'accords limités, mais placés sous un signe européen et ouvert à d'autres puissances européennes que leurs signataires initiaux. Afin que ces accords soient charpentés, il faudrait un organe capable d'indiquer des directions générales. On pourrait donc envisager la constitution d'une sorte de Comité directeur de l'industrie atomique en Europe, avec la participation de la Grande-Bretagne.

M. Guillaumat exprime ses inquiétudes : un Comité Directeur lui paraît aussi dangereux qu'un Pool. Il

estime préférable de laisser d'abord les bonnes volontés se manifester.

3. POSSIBILITES DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS AERIENS.-

M. Ziegler expose que dès la fin des hostilités, des efforts ont été accomplis en vue d'instituer une coopération dans le domaine aéronautique. Il convient de distinguer le domaine des études et des recherches d'une part et celui de la construction d'autre part.

En ce qui concerne les études et les recherches, il existe de nombreuses possibilités de coopération, parce que les recherches mettent en jeu des sommes d'une telle importance qu'elles dépassent pratiquement les ressources financières de tous les pays d'Europe. En outre, les gouvernements jouent un rôle en matière de recherches. D'ores et déjà existent des accords sur l'utilisation en commun de certains instruments de recherches, tels que les souffleries.

En ce qui concerne la construction aéronautique, il existe une association qui groupe les constructeurs de certains pays d'Europe, et qui se réunit fréquemment. Les accords de licence et de fabrication en commun sont nombreux. Sur le plan industriel les relations sont très développées.

La possibilité d'établir une industrie aéronautique commune en Afrique a fait l'objet d'études qui ont abouti à un échec. La considération du prix de revient a été la cause essentielle de cet échec. Si l'on veut aller plus loin que ce qui existe déjà, l'effort doit porter avant tout sur l'harmonisation des législations sociales, des salaires, du coût de l'énergie, etc.

En conclusion, M. Ziegler estime que des possibilités, déjà largement exploitées, existent en ce qui concerne les études et les recherch es, mais qu'il faut au contraire se montrer très prudent dans le domaine des fabrications. Il convient en outre de ne pas oublier que les industriels redoutent une extension des compétences ou des attributions de l'Etat, et qu'ils peuvent craindre qu'une intégration européenne ne favorise cette extension.

Dans la discussion qui suit cet exposé, et à laquelle participent MM. Ziegler, Sauvagnargues, Baraduc et Sadrin, la possibilité de produire des prototypes communs est évoquée. Mais la nécessité d'éviter de toute manière la notion de budget commun est soulignée.

M. Wormser ayant demandé s'il existait en matière aéronautique beaucoup d'acheteurs en dehors des gouvernements,

M. Ziegler répond qu'il faut distinguer entre l'aviation civile et l'aviation commerciale. Pour l'avion commercial il n'y a pas à proprement parler de marché européen, mais seulement un marché mondial. Une production rentable doit en effet porter sur un nombre assez élevé d'appareils, que les acheteurs européens ne pourraient pas tous acquérir. Il est difficile de fabriquer un avion répondant aux besoins du marché mondial; peut-être des possibilités seront-elles offertes à la France avec la "Caravelle".

En ce qui concerne les avions militaires, M. Ziegler estime que la coordination des programmes de production ne doit pas présenter de difficultés, mais il souligne, et cette remarque s'applique à tous les types d'avions militaires ou commerciaux, que la production commune de prototypes paraît difficile à concevoir, le prototype étant essentiellement l'oeuvre d'un homme.

M. Baraduc expose la structure de la coopération en matière aéronautique dans le cadre de l'U.E.O. L'organisme d'études et de consultation militaire entre les sept pays membres de l'U.E.O. doit permettre et encourager la conclusion d'accords particuliers. Cet organisme n'aura

qu'un budget réduit qui ne comportera normalement pas de crédits pour la fabrication. Jusqu'à présent les Allemands ne semblent guère enclins à envisager des possibilités de programme commun mais il semble que leur attitude doive évoluer au fur et à mesure qu'ils devront faire face à des besoins de production plus étendus. Il existe donc une possibilité d'accords particuliers. D'autre part des accords sont possibles entre les industries privées. Il ne semble pas que l'on puisse aller beaucoup plus loin.

M. Massigli résume les débats en exposant que dans le domaine des recherches une coopération européenne est souhaitable, que dans le domaine de la production la coopération apparaît au contraire difficilement réalisable, sauf s'il s'agissait d'établir une industrie répondant aux besoins du marché mondial et qu'en ce qui concerne l'aéronautique militaire, la coopération se développera dans le cadre de l'U.E.O. Reste la question de l'exploitation des lignes aériennes, sur laquelle M. Massigli demande l'opinion de M. Ziegler.

. . .

M. Ziegler expose que la coopération, dans le domaine des transports en général, est d'ores et déjà très avancée.

La Conférence Européenne des Ministres des transports se réunit régulièrement. Elle a étudié le problème du financement de la production de matériel de chemin de fer, ainsi que celui des voies navigables. En ce qui concerne les voies aériennes, les principes de la coopération sont définis dans le cadre de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (O.A.C.I.).

La Conférence des Ministres des transports a été créée sous l'égide de l'O.E.C.E. mais le droit de veto n'y existe pas et il existe une possibilité de voir se créer des groupes restreints.

Sur une question de M. Géraud-Jouve, M. Ziegler précise que le Gouvernement français ne s'opposera pas à ce que le problème des transports soit étudié au Conseil de l'Europe, mais compte tenu du fait que certains pays membres de la Conférence ne sont membres ni de l'OECE, ni du Conseil de l'Europe, il est nécessaire que cet organe conserve une certaine indépendance. D'autre part il ne serait pas opportun d'étudier le problème des transports aériens sous son aspect juridique, c'est-à-dire d'essayer de définir un "espace européen". Les Etats-Unis sont en effet opposés à cette notion qui porte préjudice à leurs intérêts et qui est

contraire à leurs accords bilatéraux.

M. Wormser ayant demandé si un besoin de coopération européenne pouvait se faire sentir dans le domaine des investissements, M. Ziegler répond qu'il existe en effet un problème financier.

4. POSSIBILITES DANS LE DOMAINE DU CHARBON.-

M. Desrousseaux expose qu'en ce qui concerne le charbon, l'intégration européenne est un fait accompli. Il paraît difficile de réaliser des progrès supplémentaires, sinon en faisant entrer d'autres secteurs de l'énergie dans la compétence de la Haute Autorité. Il n'y a donc pas de problème charbonnier mais il peut y avoir un problème pour l'électricité ou le gaz.

5. POSSIBILITES DANS LE DOMAINE DE L'ELECTRICITE.-

M. Sauljeot expose que, pour une consommation annuelle de 45 milliards de kwh, les échanges extérieurs français ne s'élèvent qu'à 650 millions de kwh. Les échanges s'accomplissent très facilement, sans même qu'il soit nécessaire d'obtenir des autorisations préalables. Il

n'existe donc pas de problème en ce qui les concerne. Si l'on veut aller au-delà, il paraît délicat de dépendre de l'étranger, surtout compte tenu des perspectives nouvelles de l'industrie atomique. La limite des possibilités françaises de production pour l'électricité hydraulique et thermique paraît devoir être rapidement atteinte. L'industrie atomique devrait normalement, d'ici quelques années, assurer la relève des sources classiques de production. Est-il opportun de nous lier à l'étranger ?

M. Massigli demande si les efforts accomplis dans d'autres pays d'Europe ne seront pas tels que nous puissions nous trouver en état d'infériorité.

M. Sauljeot répond que la Suisse a épuisé ses ressources en énergie hydraulique. L'Allemagne peut au contraire produire de l'électricité thermique à bon marché. Sa contribution pourrait donc accroître nos ressources; encore faudrait-il qu'elle voulût vendre son courant. Un plan européen pourrait sans doute dégager des disponibilités allemandes.

M. Desrousseaux remarque que les possibilités allemandes paraissent elles-mêmes limitées; la Haute Autorité a dû

prendre des mesures concernant les lignites de la région de Cologne, afin de sauvegarder les futures centrales thermiques.

. Sur une question de M. Wormser, M. Sauljeot expose que l'Union pour la coordination et le transport de l'électricité, créée sous l'égide de l'O.E.C.E., a donné des résultats satisfaisants et que la déperdition de courant dans les transports internationaux ne pose pas de problème particulier.

6. POSSIBILITES DANS LE DOMAINE DU PETROLE.-

M. Blancard rappelle la structure des prix dans l'industrie du pétrole. Les prix du pétrole sont déterminés, selon des méthodes récemment mises en lumière par un rapport de la Commission Economique pour l'Europe, hors d'Europe et indépendamment de la volonté des consommateurs européens.

Pour une consommation de 80 à 85 millions de tonnes, l'Europe ne produit elle-même que 4 ou 5 millions de tonnes. Le reste est acheté aux sept compagnies qui se partagent la production du Moyen-Orient. Le pétrole parvient en Europe à un prix de revient identique sur toutes les côtes, compte tenu du fret. Le système de fixation des prix entraîne

donc une péréquation automatique. La libre circulation du pétrole entre les pays d'Europe ne présente donc pas d'avantages en elle-même.

M. Blancard expose ensuite le problème particulier du fuel. La consommation de ce produit s'est développée dans notre pays. Mais la politique consiste à en limiter la consommation. Le fuel concurrence en effet le charbon et son prix de revient est inférieur à celui du charbon. Afin de sauvegarder la production houillère française, nous avons été amenés à taxer le fuel, les taxes étant justifiées par la disparité des prix français et étrangers. Nous avons également maintenu des mesures en apparence anti-économiques telles que la pollution des gas-oil. A la fin de 1954 un accord a été conclu avec le Président des Charbonnages de France en vue de limiter la consommation du fuel en France.

Dans ces conditions, la libre circulation du fuel aggraverait encore la situation des houillères. Pour des raisons essentiellement sociales, il est impossible d'envisager la constitution d'un Pool.

M. Wormser observe que la création d'un organisme européen ne paraît pas impossible, dès lors qu'il serait

entendu que cet organisme disposerait de pouvoirs d'intervention. Il ne nous est pas possible d'accepter le principe de la libre concurrence en ce qui concerne le fuel; cette nécessité devrait, dans le domaine européen, obliger l'organisme qui serait institué à ne pas mener une politique libérale.

M. Blancard répond que l'interventionnisme dans le cadre européen, ne pourrait prendre que la forme d'une taxation. Or il paraît préférable de conserver une politique de contingentement à l'importation, avec des taxes modérées à la vente, plutôt que de rétablir la liberté avec des taxes qui devraient être de l'ordre de 2 ou 3.000 frs par tonne. En outre, la constitution d'un Pool nous exposerait au dumping italien et entraînerait des importations supplémentaires de l'ordre de 1 million 1/2 de T. environ en provenance d'Italie.

M. Blancard rappelle, sur une question de M. Valéry, que la C.E.C.A. a constitué en 1954 un Comité de Défense contre le fuel, dont les travaux ont d'ailleurs été suspendus car l'on avait fait remarquer que l'intérêt du consommateur était digne de considération.

M. Blancard rappelle également que l'OECE a tenté d'établir une coordination des investissements dans le raffinage du pétrole mais que là encore les résultats ont été minimes.

M. Desrousseaux observe que l'institution de la C.E.C.A. doit faire baisser le prix du charbon plus rapidement que si l'on était demeuré dans le cadre national. Il est donc possible que dans quelques années le problème du fuel disparaisse ou en tout cas se simplifie.

M. Géraud-Jouve ayant demandé s'il existait des perspectives dans le domaine de la recherche et de la prospection M. Guillaumat répond que l'on a déjà eu recours aux Allemands pour la recherche du pétrole. D'ailleurs il n'existe pas de frontières en ce qui concerne ce type d'échanges. Les seules frontières existent dans le domaine des prospections par la voie aérienne, en raison des réglementations nationales.

7. POSSIBILITES DANS LE DOMAINE DU GAZ.-

M. Sauljeot expose qu'il existe de plus en plus de sources de production du gaz. La situation n'est pas satis-

faisante dans le nord de la France. Il convient donc d'examiner la possibilité d'importations en provenance de Belgique. Toutes les importations représentent 1 % de la consommation française.

8. CONCLUSIONS.-

M. Massigli estime que le tour d'horizon auquel il vient d'être procédé paraît assez négatif. Il pense cependant que les conclusions auxquelles on est parvenu pourront éclairer utilement le Gouvernement sur les possibilités d'intégration européenne.

M. Donnedieu de Vabre fait observer qu'il existe cependant un problème : la France se trouve devant la nécessité de maintenir et d'élever le niveau de sa production en Europe et, en même temps, d'investir dans les territoires d'outre-mer. Est-il possible de faire face à ces deux obligations à la fois, et pendant combien de temps ?

M. Massigli estime que c'est là en effet que réside le problème fondamental. Il devrait être possible d'établir un plan des investissements qu'il serait souhaitable de réali-

ser dans les 10 ou 15 années qui viennent, afin de déterminer avec le plus de précision possible si la France peut assumer toute seule l'exécution de ce plan./.