

E 2800(-)1990/106/19
[DoDiS-3880]

Notice du Chef du Département politique, M. Petitpierre

ENTRETIEN AVEC M. BEVIN, LE MARDI 30 MARS 1948, À 17 H. 30,
AU FOREIGN OFFICE

[Londres, 30 mars 1948]¹

M. Bevin commence par me parler de mon séjour en Angleterre².

Il souligne au cours de l'entretien que le plan Marshall doit rester une affaire purement économique. Il relève que l'on ne demande à la Suisse qu'une collaboration économique, et qu'il a toujours lui-même évité de nous mettre dans une situation embarrassante ou de nous poser une question embarrassante³. Il qualifie la Suisse de «terre promise» plus que la Palestine.

Nous avons longuement parlé du Conseil de l'électricité qu'il voudrait créer pour l'Europe, comme un Conseil des transports⁴. J'ai pu lui dire que nous étions en discussion avec l'Italie pour examiner l'utilisation des forces hydrauliques dans les régions frontalières⁵, que nous étions en train de cons-

1. Cette notice n'est pas datée. Elle a probablement été dactylographiée après le retour de M. Petitpierre à Berne.

2. Cf. le résumé du séjour de M. Petitpierre en Angleterre qui a duré du 20 mars au 1^{er} avril 1948, E 2800(-)1990/106/18. P. Ruegger a été l'instigateur du voyage, cf. sa lettre à M. Petitpierre du 19 octobre 1947, E 2800(-)1990/106/18. Après un premier refus, le CF a donné son accord au voyage à condition qu'il soit de caractère privé, cf. le télégramme de M. Petitpierre à P. Ruegger, du 24 octobre 1947, *ibid.* Malgré cela, M. Petitpierre a rencontré en Angleterre de hauts représentants de l'Etat britannique ainsi que le chef de l'opposition, Sir Winston Churchill, cf. le résumé du voyage mentionné ci-dessus.

3. Sur le Plan Marshall et la participation de la Suisse, cf. Nos 6, 10 et 29 dans le présent volume. Cf. aussi table méthodique du présent volume: La Suisse et l'Europe / Plan Marshall.

4. Cf. E 2001(E)-/1/296; cf. aussi la lettre de W. Stampfli à M. Petitpierre du 4 juillet 1947, sur les intentions britanniques de créer un Conseil de l'Electricité pour l'Europe centrale, *ibid.*

5. M. Petitpierre fait ici allusion aux négociations concernant le Reno di Lei, cf. PVCF N° 2409 du 26 octobre 1948, E 1004.1(-)/1/498.

truire une usine avec la France dans le Jura⁶ et que nous avions des usines avec l'Allemagne sur le Rhin⁷. J'ai relevé que ces questions pouvaient se régler sur le plan bilatéral. Quant aux transports, M. Bevin a rappelé qu'il était le promoteur de l'ECITO⁸. J'ai souligné la part que prenaient nos délégués dans la Commission européenne pour les transports, dont le siège est à Genève⁹.

M. Bevin m'a exposé qu'il était désirable de chercher à créer une unité économique formée des pays de l'Europe, de l'Afrique du Nord et du Proche-Orient, pour échapper à l'emprise du dollar. Il pense que les pays de l'Europe orientale seront attirés un jour ou l'autre par nécessité vers ce groupe économique. Quant à l'URSS, elle se réfugie dans l'autarcie.

Selon M. Bevin, «l'Union occidentale est née à Moscou». M. Staline a fait revenir M. Molotow de Paris parce qu'il craignait une organisation économique comprenant toute l'Europe: une telle organisation limitée à l'Europe occidentale était un moindre mal.

Sur notre neutralité, M. Bevin s'est montré réservé. Comme la plupart des Anglais avec lesquels j'en ai parlé, il la considère avec scepticisme, en ayant l'air de penser que nous nous nourrissons d'illusions, mais il n'a émis aucune critique. Il a même acquiescé quand je lui ai déclaré qu'il était utile qu'un petit pays comme la Suisse pût rester comme une passerelle entre l'Est et l'Occident. J'ai aussi souligné que nous continuions à faire les sacrifices nécessaires pour notre défense nationale, en relevant que l'Europe occidentale ne pourrait devenir une force que si chaque pays avait une armée et luttait efficacement contre le communisme¹⁰.

M. Bevin donne l'impression d'un homme puissant, énergique et très humain.

6. Il s'agit probablement de l'usine du Châtelot sur le Doubs, cf. PVCF N° 248 du 28 janvier 1947, E 1004.1(-)/1/477.

7. Cf. l'exposé Die schweizerisch-deutschen Grenzkraftwerke am Rhein rédigé par l'OSC, du 26 avril 1948, E 7110(-)1967/32/885 (DoDiS-5695).

8. European Central Inland Transport Organisation, cf. à ce sujet E 2001(E)-1/193. L'ECITO avait été créée pour une durée de 2 ans en vertu d'un accord passé le 27 septembre 1945 auquel 13 pays membres de l'ONU avaient souscrit.

9. Il s'agit du Comité des Transports Intérieurs de la Commission Economique pour l'Europe (CEE) siégeant à Genève, cf. E 2001(E)-1/216-217. La Suisse a participé aux travaux du comité à titre d'observateur avec voix consultative, cf. PVCF N° 1293 du 28 mai 1948, E 1004.1(-)/1/493. Après sa dissolution, les tâches résiduelles de l'ECITO ont été assumées par le Comité des Transports intérieurs de la Commission Economique pour l'Europe, cf. la notice du 15 novembre 1947, Le Comité des transports internes de la Commission économique pour l'Europe, son origine, ses tâches, son activité, rédigée par le DFPCF, E 2001(E)-1/216.

10. Cf. la note confidentielle du 3 février 1949 de L. de Montmollin sur la visite du Maréchal Montgomery en Suisse, N° 113 dans le présent volume.