

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

LUCIEN COQUET

La paix monétaire et le problème européen-rhénan

Journal de la société statistique de Paris, tome 88 (1947), p. 75-98

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1947__88__75_0

© Société de statistique de Paris, 1947, tous droits réservés.

L'accès aux archives de la revue « Journal de la société statistique de Paris » (<http://publications-sfds.math.cnrs.fr/index.php/J-SFdS>) implique l'accord avec les conditions générales d'utilisation (<http://www.numdam.org/conditions>). Toute utilisation commerciale ou impression systématique est constitutive d'une infraction pénale. Toute copie ou impression de ce fichier doit contenir la présente mention de copyright.

NUMDAM

Article numérisé dans le cadre du programme
Numérisation de documents anciens mathématiques
<http://www.numdam.org/>

IV

LA PAIX MONÉTAIRE ET LE PROBLÈME EUROPÉEN-RHÉNAN

J'avais préparé, pour cette Conférence, un tout autre exorde où je m'efforçais de démontrer, en citant des exemples fameux, depuis la légendaire Conquête de la Toison d'Or jusqu'aux 5 milliards de tribut du Traité de Francfort, que toutes les guerres, même les Croisades, n'ont jamais eu d'autre objet — initial ou final — que de rançonner les nations déclarées ennemies, en s'appropriant leurs richesses, notamment sous la forme de l'« or » et de la monnaie.

L'acquittement scandaleux du Dr Schacht, cet escroc de génie de la haute finance internationale, ce prestidigitateur inouï de la fausse monnaie, m'a

brusquement obligé à mettre en réserve cet exorde pour ne pas démesurément allonger un exposé qui doit être court afin de permettre, à sa suite, une discussion normale.

La *Conférence de Paris*, qui a clos, hier, ses travaux, à l'heure même où commençaient, à Londres, ceux de la *Conférence préparatoire internationale du Commerce et de la Main-d'Œuvre*, prévue pour le printemps prochain, a inauguré, sur l'initiative de M. Byrnes et de M. Bidault, l'ère de la diplomatie non-secrète. Plusieurs chefs d'État et leurs délégués ont même poussé les indiscrétions jusqu'à s'adresser, dans des discours publics ou au moyen d'interviews, des invectives qui ont été l'occasion, pour les journaux à grand tirage, d'imprimer d'énormes manchettes inquiétantes sur l'avenir incertain de la Paix.

Or je vais être amené à commettre une indiscrétion de cet ordre. Ne craignez pas cependant que je profite des circonstances tragiques actuelles pour faire la moindre incursion dans le domaine politique. Notre Société est une société scientifique. Je demeurerai donc sur le seul terrain neutre des faits économiques. La valse des chiffres va, d'ailleurs, immédiatement, commencer.

A la *Conférence de Lausanne* de 1932, la dette allemande dont le chiffre de 1919, fixé par la *Commission des Réparations*, atteignait 180 milliards de marks-or, abaissés ensuite à 130 milliards, fut réduite, pour solde, à 3 milliards. Le Plan Dawes et son successeur le Plan Young avaient été les étapes successives de cette réduction, aussi étrange qu'avait pu sembler étrange, en 1919, le chiffre de 180 milliards. Des nombres de cet ordre ne nous effrayent plus, depuis cette deuxième guerre mondiale, où les Alliés victorieux n'ont pas encore réussi à se mettre d'accord sur le montant définitif des réparations à exiger du Reich et de ses satellites. Aussi bien a-t-il été procédé, notamment par l'U. R. S. S., l'Angleterre et les U. S. A. à de massifs prélèvements en nature, la France demeurant toujours bonne dernière quand il s'agit de défendre âprement ses intérêts. Brave France ingénue qui a accepté, fin décembre 1945, de dévaluer son franc au taux exagéré de 119,10 pour le dollar et de 480 pour la livre, alors que son « Conseil Financier » de la « France Libre », M. André Istel, avait estimé qu'une dévaluation, même envisagée sous l'angle d'une importante concession en vue de se procurer des devises américaines et anglaises n'aurait pas dû excéder 75 francs pour le dollar et 300 francs pour la livre (1). L'auteur, dans la coulisse, de toutes les machinations internationales qui ont abouti à Lausanne à la fixation d'un solde de 3 milliards de marks-or, qui n'a jamais été payé, est le Dr Schacht. Cette « kolossale » réduction faisait subir au Trésor français un préjudice autrement considérable qu'à son Alliée britannique, beaucoup moins éprouvée par la première Guerre Mondiale que la France, aussi bien dans le nombre de ses tués, invalides et blessés que dans ses « dommages » matériels : la région Nord-Est détruite, la plus riche du pays, tandis que les « Régions dévastées » de notre Alliée d'Outre-Manche, terme ingénieux d'assimilation inventé à Londres, se réduisaient aux dommages causés à son industrie par un persistant « chômage ».

(1) Ref. Conférence du 21 octobre 1944 à la Sorbonne et lettre au *Monde* du 12 janvier 1946.

Ceux que les chiffres rétrospectifs des anciens conflits intéressent trouveront résumés aux quatre tableaux publiés en 1925 par la *Ligue internationale des Femmes pour la Paix et la Liberté*, quelles ont été les « Pertes en hommes des principales guerres depuis 1800 » : 18.376.000 tués; les « Ravages » causés, en France, par la guerre de 1914-1918 : 620 communes anéanties, 3.684 endommagées, 4.700.000 personnes subissant l'occupation, 974.989 immeubles détruits, dont 22.900 usines et, je ne cite pas tout : 58.697 kilomètres de routes et chemins, plus 4.809 kilomètres de voies ferrées, de quoi faire plus d'une fois et demie le tour de la terre à l'Équateur. Ils y trouveront aussi un graphique de l'augmentation de la Dette publique française, passée de 68 à 95 millions d'intérêts annuels, du fait des guerres napoléoniennes, à 3 milliards 221 millions de « francs-or » à payer à l'État en francs dévalués de 1925.

Un auteur suisse, M. J.-K. Schiele, dresse ainsi le bilan des pertes causées par la guerre : 59 États ont pris part à la guerre; 100 millions d'hommes ont endossé l'uniforme; parmi eux, plus de 10.000 sont tombés tous les jours. Pendant les 2.077 jours qu'a duré la guerre, sont morts 12 à 15 millions de soldats et, en outre, 10 à 15 millions de civils, femmes, vieillards et enfants, donc un total approchant de 30 millions de tués.

Par notre collègue, Jacques Rueff, nous connaissons les chiffres non encore définitifs, mais assez approximatifs, des dommages aux biens supportés par la France et ses Alliés au cours de la deuxième Guerre Mondiale. On peut les résumer comme suit : en limitant le tableau aux « Quatre Grands », tels qu'il résulte des estimations de la Conférence de Bruxelles de novembre-décembre 1945 :

En millions de dollars 1938.

	France	Angleterre	U. S. A.	U. R. S. S.
Dommages aux biens.	21.147	6.383	1.267	
Dépenses budgétaires de guerre.	11.513	52.100	142.600	679 milliards de roubles au taux de 1941
Coût de l'occupation allemande.	10.847	2.781		
Divers.	5.782	7.258	270.000	
TOTAUX	49.289	68.522	413.867	

Conférence de Potsdam : *Pourcentages attribués par catégories :*

A : Or et Avoirs allemands à l'étranger; B : Outillage, flotte, etc...

France		Grande-Bretagne		U. S. A.	
A	B	A	B	A	B
16,00	22,80	28,00	27,80	28,00	11,80

Régime spécial U. R. S. S. : 40 % des biens du Reich à condition d'indemniser la Pologne, et, en provenance des zones occidentales : 15 % de l'outillage allemand avec contre-partie de livraisons de sa zone en divers produits, soit : 10 % net, sans contre-partie.

M. Dautry avait, en mars 1945, évalué à 2.000 milliards de francs nos dommages aux biens pour la reconstruction.

Une comparaison des résultats des deux dernières guerres mondiales fait ressortir les chiffres suivants :

	Guerre 14-18	Guerre 39-45
<i>Durée</i>	1.563 jours	2.176 jours
<i>Morts</i>	10 millions de militaires et quelques milliers de civils	20 millions de militaires et 20 millions de civils
<i>Déportés</i>	Quelques milliers	Au moins 16 millions
<i>Pays demeurés neutres</i> . .	Danemark, Hollande, Norvège, Espagne, Suède, Suisse, Portugal,	Irlande, Portugal, Espagne, Suisse, Suède, Turquie,
<i>Pays indépendants créés ou recréés</i>	États Baltes, Finlande, Autriche et Hongrie, Pologne, Tchécoslovaquie, Yougoslavie.	Islande et peut-être demain, les îles Féroé !
<i>Prisonniers</i>	5 millions	16 millions
<i>Durée de la Paix</i>	de 1871 à 1914 : quarante-trois ans, de 1919 à 1939 : vingt ans	

D'autres ont calculé que les Alliés auraient perdu cinq fois plus d'hommes tués que les Allemands : 15.500.000 contre 3.350.000. Dans ce nombre, la France a perdu, de 1939 à 1945 = soldats tués, 150.000; Français décédés en Allemagne, 250.000; civils tués, 160.000; soit au total = 460.000.

Un vieux dicton emprunté aux slogans de la « Sagesse des Nations » dit que « l'argent est le nerf de la guerre » (1). Le Dr Schacht, passé maître en fabrication de fausse monnaie, aurait donc mérité, sinon la « potence », tout au moins un sévère châtiment de prison, pour avoir contribué, de la façon la plus directe, à permettre à l'Allemagne de préparer puis de poursuivre une guerre longue. La « Monnaie-Travail » dont il s'est attribué l'invention, était une vieille idée du Français Proudhon, exposée dans son *Système des Contradictions économiques ou Philosophie de la Misère*, au chapitre II qui traite de la « Valeur » (2). Mais jamais Proudhon n'a prétendu qu'une monnaie basée sur le coefficient moyen du travail pourrait servir à régler des échanges internationaux. Le « Travail », de même que la « Rente Foncière », sur lequel fut bâti le « Renten-Mark » — autre invention du Dr Schacht, copiée de l'expérience antérieure des « assignats » — avant le retour au « Reichsmark-Or », grâce à l'aide anglo-américaine des Plans Dawes et Young et aux prêts inconsidérés consentis par les banques américaines et anglaises à l'industrie allemande et aux municipalités allemandes, est matière trop instable pour avoir la prétention de gager autre chose qu'une « Monnaie intérieure », comme il est loisible à tout un chacun d'en créer, à l'échelle locale ou régionale, ainsi que l'a fait cet autre « presti-

(1) C'est Colbert qui aurait dit, le premier : « Le commerce est la source de la finance et la finance est le nerf vital de la guerre. » Réf. E.-F. HECKIRCHER, *Mercantilisme*. II, p. 17:

(2) Edit. Marcel Rivière 1924, publiée sur la direction de MM. Bouclé et Moysset.

digitateur » — honnête celui-là et simplement fantaisiste — l'ingénieur Archer, dans sa commune de Cizely où a circulé, avec succès et où circule modestement encore la Monnaie « Europa » (1).

Ce qui importe, pour éviter la « Guerre des Monnaies » c'est de créer une monnaie qui, d' « internationale », c'est-à-dire adoptée au début par un petit groupe de nations, soit susceptible de devenir universelle. Telle fut bien d'ailleurs, avant 1939, la préoccupation de Schacht qui avait rêvé de constituer un « bloc-mark » qui se serait opposé au « bloc-dollar » et au « bloc-sterling » pour se disputer la faveur des grands marchés mondiaux, en attendant la constitution d'un « bloc-rouble » qui n'a pas manqué de hanter certains cerveaux soviétiques.

Pour revenir aux activités du Dr Schacht, en 1924, qui mirent fin, brusquement, à la plus intéressante expérience qui ait jamais été faite de « *Monnaie sans or* », uniquement basée sur la constance du phénomène perpétuel de la circulation, c'est un fait bien connu des diplomates qui négocièrent, en août 1924, les « Accords de Londres » au lendemain desquels la France et la Belgique furent obligées d'évacuer la Ruhr, que l'action internationale fut dirigée contre le maintien de l' « occupation poincariste » des territoires rhénans depuis le 11 janvier 1923, que fut obtenu le rappel du général Mangin et l'expulsion de Dorten, précédée de l'assassinat du séparatiste Smeets et de l'endoctrinement prussien du maire de Cologne, qui s'était associé, au début, à la proclamation de la « République Rhénane » et à la propagande en faveur d'une « *Monnaie Rhénane* » indépendante du mark. Il est connu, mais du seul petit nombre des délégués français, américains et anglais présents à la « Conférence de Londres » d'août 1924, que ce sont les intrigues du Dr Schacht, d'accord avec Havenstein, directeur de la Reichsbank, qui, *dans la clandestinité*, aboutirent :

1° au transfert secret de la majeure partie de l' « Encaisse-Or » de la Reichsbank à la Bank of England et

2° à la conception et la mise au point d'un plan de redressement économique et financier du Reich, qui s'est traduit par l'obligation pour la France et la Belgique de lui donner leur approbation. Ce plan n'a, en effet, été institué que pour remédier à la chute catastrophique du mark. Le mark était tombé de 138 millions pour un dollar, le 4 octobre 1923, à 30,9 milliards, le 1^{er} novembre et à 1.100 milliards le 29 suivant, contrairement à toute dépréciation normale, preuve manifeste des manœuvres concertées entre le Dr Schacht et ses collègues de Londres et de Washington.

J'ai vécu, sur place, à Mayence et à Coblenze, les semaines au cours desquelles eurent lieu ces tractations tripartites entre Berlin, la City et Wall-Street. Je peux donc en parler. Un seul journaliste français a osé publier, en traduction française, le texte du « Document Secret » résumant, à l'intention de la presse allemande, avec engagement de l'utiliser uniquement comme ligne de conduite, sans en faire l'objet d'aucune communication au public, la suite des tractations clandestines qui précédèrent de deux ans, à la Conférence de Cannes, les résultats enfin obtenus par le Reich à la Conférence de Londres de 1924. André Tardieu a fait cette révélation sensationnelle dans *L'Écho*

(1) Réf. *Le Fédériste*, n° 15 de mars-avril 1929.

National du 23 avril 1922, mais un ordre vraisemblablement officieux donné à toute la presse de ne pas reproduire, ni même résumer ce « Document Secret » a eu pour résultat que tout le monde l'a oublié. Ce document exposait comment Lloyd George, s'étant mis en rapport avec Rathenau, invita Stinnes à Londres, pour traiter avec les banquiers de la City une première et très large ouverture de crédits; comment Briand, sous la pression de Lloyd George fut amené à faire des concessions au Dr Havenstein, Dr de la Reichsbank et à son conseiller le Dr Schacht, ce qui provoqua, comme l'on sait, l'avènement brusqué de Poincaré au pouvoir.

J'ai également vécu sur place, en Rhénanie et en Ruhr, le succès extraordinaire du « Franc-Régie », dont j'ai fait, les 4 et 5 décembre 1923, l'objet de deux articles dans *Le Petit Journal*, précédés le 15 juin 1923, d'un article du *Journal des Économistes*, intitulé « Les Réparations en Nature et la Rhénanie » et le 7 août 1923, d'un article de tête du *Matin*, intitulé : « Organisons la Rhénanie avec les Rhénans » et le sous-titre : « L'Alsace nous y convie », dans lesquels je recommandais la création d'un « Trésor Public Rhénan », qui aurait permis à la Rhénanie de payer sa part des « réparations » et d'obtenir ainsi des droits à la proclamation de son indépendance vis-à-vis du Reich défaillant. Songez que la Rhénanie figure au Budget des recettes du Reich pour un tiers de la contribution totale des autres parties de l'Empire. M. de Lasteyrie, alors ministre des Finances avait pris en très sérieuse considération ce projet qui avait fait l'objet d'un communiqué d'allure officieuse dans la feuille quotidienne d'information de l'« Agence Havas » en date du 21 juin 1923. La « Monnaie Rhénane » existait, sous la forme du « Franc-Régie », garanti par l'occupation franco-belge de la Ruhr et l'exploitation du vaste réseau ferroviaire rhénan. Il ne s'agissait plus que de « maintenir » un état de choses, non seulement favorable à la France et à la Belgique, mais à l'ensemble des Alliés.

Or, c'est le Dr Schacht qui, par ses machinations financières, a semé la panique dans l'esprit de ses collègues de Londres et de Washington, en leur représentant leurs créances comme irrémédiablement perdues, si l'« or » anglo-américain, et par surcroît l'« or » franco-belge, ne venait pas à son secours. La chute catastrophique du mark a été l'œuvre diabolique du Dr Schacht qui a abusé de la crédulité des créanciers anglo-américains pour leur suggérer et mettre au point, avec eux, un plan de redressement de l'industrie allemande, de ses finances et de sa monnaie, qui impliquait, en premier, l'évacuation de la Ruhr et la fin brusquée de la *Régie franco-belge des Chemins de fer rhénans*, y compris, notamment, la suppression de son « Franc-Régie », remplacé par un Renten-Mark éphémère avant le retour triomphal du Reichsmark.

Il ne sera jamais possible d'évaluer les bénéfices illicites que les banquiers de Londres et de New-York ont réalisés dans les tractations qui précéderent, accompagnèrent et suivirent les émissions des Emprunts Dawes et Young, pas plus que ceux qui résultèrent des coups de bourse précédant, accompagnant et suivant le Moratoire américain Hoover. Mais, mis à part l'article sensationnel d'André Tardieu, dans l'*Écho National* du 23 avril 1922, aucune lumière n'a été projetée jusqu'ici sur les motifs impérieux qui, brusquement, décidèrent, en 1924, la convocation à Londres, d'une conférence interalliée au cours de laquelle un véritable « ultimatum » anglo-américain, provoqué par le

D^r Schacht, fut adressé à la France et à la Belgique, d'avoir à retirer de la Ruhr, non seulement leur petite armée d'occupation, mais surtout leurs ingénieurs et leurs cheminots qui, malgré l'obstruction de Berlin, malgré la « résistance passive » des industriels et des ouvriers, malgré le sabotage des voies et des appareils de sécurité, avaient réussi à remettre en marche les « Chemins de fer rhénans » et, mieux que cela, à mettre en circulation, sous le nom de *Bons valables en règlement de toutes sommes dues aux chemins de fer*, une « Monnaie Rhénane », totalement affranchie de l'« étalon-or » et qui, du jour au lendemain, parce qu'elle était « stabilisée », fut employée pour régler toutes sommes dues pour n'importe quelle transaction, y compris les salaires. Devenue populaire sous le nom de « Franc-Régie », cette monnaie dépassa en rayonnement le cadre de la Rhénanie, elle circulait même aux abords de la gare de l'Est, à Paris. Elle menaçait de se substituer au Mark avili dans toute l'Allemagne, si une triple intervention conjuguée anglo-américano-germanique n'était venue mettre fin, brusquement, à cette expérience de « Monnaie-Transports », aussi nettement concluante qu'inattendue.

Voilà donc qu'au moment même où toutes les monnaies du monde, plus ou moins apeurées, cherchaient refuge à Londres et à Washington, considérées comme deux places particulièrement sûres pour la « thésaurisation » et la « spéculation », au moment précis où la Royauté de l'« or », s'affermissait, surtout à Washington, que des ingénieurs franco-belges, sous l'inspiration du directeur français de la Régie des Chemins de fer rhénans, le polytechnicien Henri Breaud et de son adjoint, l'économiste Sabourin, docteur en Droit, diplômé des Sciences-Po, deux Français qui n'auraient jamais dû avoir la moindre prétention à s'ériger en « experts financiers », mettaient en circulation une « Monnaie » d'un nouveau genre, une vulgaire « Monnaie-Transports » que ne gageait même pas un gramme d'« or » et qui, du jour au lendemain, avait gagné la confiance des Rhénans.

Rien qu'une intervention immédiate et massive était capable d'écarter ce danger, d'arrêter, dans l'œuf, une innovation qui, développée sans contrainte, risquait de remettre en cause le préjugé millénaire de la monnaie gagée sur un important stock d'« or-métal » et la confiance en d'innombrables émissions de billets de papier où les signatures de quelques secrétaires généraux et directeurs de Banques d'État symbolisaient, malgré le « cours forcé », l'existence d'un métal rare et précieux, à défaut duquel on disait ne pouvoir envisager la mise en circulation d'aucune monnaie appréciée.

L'histoire du succès rocambolesque remporté par le D^r Schacht sur la crédulité et l'ingénuité incompréhensibles — je n'ose dire la complicité — des représentants officiels et privés de la finance anglo-américaine, dépasserait les bornes de cette Conférence. Ceux qui voudraient suivre l'évolution de ce « drame monétaire », depuis l'ordonnance du 19 octobre 1923 de la « Haute Commission Interalliée », signée Paul Tirard, autorisant la première émission des « Bons » de la Régie, jusqu'au 6 novembre 1924, date fixée par la Conférence de Londres pour mettre fin à toute émission, du fait du transfert-obligatoire de l'administration franco-belge des lignes exploitées à la nouvelle « Société des Chemins de fer allemands », pourront satisfaire leur curiosité en lisant — je m'excuse de citer ici mes propres écrits, mais je ne le fais qu'à

titre « documentaire » — deux ouvrages, dont l'un sortira, la semaine prochaine en librairie : un « Album Documentaire » sur *La Conférence de la Paix et le Problème européen*, et un volume dont le titre se trouve être le même que celui de cette Conférence, qui ne paraîtra que l'an prochain. Ce livre a été plusieurs fois remanié parce que chaque semaine apporte tant d'éléments nouveaux d'appréciation du problème que l'auteur, par excès sans doute de « documentalisme », en a reculé, depuis six mois, la publication.

Ils pourront aussi consulter, mais seulement par faveur spéciale, en s'adressant à l'auteur ou au siège social du C. E. D. E. C. (1) un exemplaire de l'ouvrage : *La Régie des Chemins de fer des Territoires Occupés, 1923-1924*, par Henri Breaud (2). Cet ouvrage n'a jamais été mis en librairie, imprimé sur plus de 600 pages et illustré de cartes et de graphiques, parce que l'auteur a été officieusement prié, en avril 1938, date de sa publication à l'imprimerie Chaix, à Paris, de le garder secret par un souci — à mon avis complètement exagéré — de correction diplomatique à l'égard de nos amis et alliés britanniques, bien que l'ouvrage, purement *documentaire*, ne contienne aucune appréciation d'ordre politique sur les « erreurs » commises par nos Alliés.

Le fait d'avoir étudié tout d'abord les résultats incontestablement édifiants de la mise en circulation du « Franc-Régie » nous ont amené à intervertir l'ordre, généralement suivi, pour démontrer le bien-fondé d'une thèse économique. Je signalerai cependant encore, avant d'aborder la « Théorie », le fait que l'exploitation des Chemins de fer rhénans, par la « Régie franco-belge » et l'heureuse initiative, prise par M. Breaud de mettre en circulation le « Franc-Régie » ont laissé un bénéfice de 576.408.607 fr. 39, dont 5.654.008 fr. 95, provenant de l'émission des « Bons », popularisés sous le nom de « Franc-Régie » et de « Lokomotiv-Billet ».

L'« Étalon-Kil », double abréviation de « Kilomètre-Transports » et de « Kilogramme-Transports » s'est trouvé supérieur à l'« Étalon-Or » pour des raisons majeures.

L'explication de ce succès est bien simple. Il s'est avéré que les inventeurs du « Franc-Régie » ont, pour la première fois, réalisé une « Monnaie sans Or », gagée par le seul symbole de la circulation.

Dans ce monde en perpétuel mouvement, où la circulation est permanente et l'équilibre instable, constamment rompu et rétabli, suivant la loi suprême de la « Compensation », les étalons sont des symboles de mesure, trop abstraits, pour être utilisés sans un recours imaginaire à leur « matérialisation », sous une forme « stable », collectivement ou universellement adoptée et qui, de cette manière concrète, permet de chiffrer les valeurs inégales des choses : longueur, surface, volume, poids, densité, lumière, chaleur, énergie, etc... et, compte tenu des circonstances, la « valeur » des marchandises et des services

(1) Le siège social du C. E. D. E. C. est 45, boulevard Gouvion-Saint-Cyr, à Paris. Sa Bibliothèque a été transférée, depuis le 23 février 1946, à la *Salle des Périodiques et de la Documentation de la Bibliothèque Nationale*. Pour tout ce qui concerne le C. E. D. E. C., prière de se reporter aux dernières pages du *Journal de la Société de Statistique*, nos 9-10 de l'Année 1944, en Annexe du Rapport de M. Huber sur « Principales lacunes et insuffisances des Statistiques françaises. »

(2) H. BREAUD. *La Régie des Chemins de Fer des Territoires occupés. 1923-1924*. Un vol. 18 x 27, de 606 pages. Illustré. Paris. Chaix 1938.

appréciés en monnaie. L' « Étalon-Kil » est la matérialisation du symbole de la circulation.

La chute des Monnaies, leur dévaluation, l'abandon de la confiance qu'elles cessent d'inspirer est uniquement dû à la tendance des États d'en émettre des quantités indéfinies selon les besoins croissants de leur trésorerie, au lieu d'avoir constamment en vue l'équilibre de leurs budgets.

Pour mettre un arrêt à ces émissions pléthoriques, un guide est nécessaire, plus qu'un guide : un « frein ». Ce « frein », l' « Étalon-Kil » le crée, si l'on veut bien considérer que la vitesse de circulation des marchandises devrait, seule, guider les Banques d'Émission dans l'appréciation des besoins normaux de la circulation.

Je pourrais, pour me conformer à l'usage, accompagner cette démonstration d'une équation qui s'inspirerait de la formule de Fisher :

$$M \cdot V + M' \cdot V' = P \cdot T$$

et de la formule de notre président, M. le baron Mourre, telle que commentée dans sa Conférence du 21 juin dernier, où D exprime la valeur totale des paiements effectués pendant un certain mois et M le nombre des unités monétaires employées sous deux espèces : *c*, celle qui circule ou est sur le point de circuler et *e* celle qui reste inactive parce que thésaurisée, à savoir :

$$V = \frac{D}{e + c = M}$$

la vitesse de circulation de la monnaie étant d'autant plus ralentie que les billets sont plus amplement thésaurisés.

En désignant par W la valeur des marchandises transportées (wagons chargés), par N, le nombre des wagons multiplié par le nombre des kilomètres parcourus et des kilogrammes transportés, par M, la Monnaie nécessaire au règlement des transactions et par V, la vitesse de circulation de la Monnaie, on obtiendrait la formule nouvelle :

$$\frac{W \cdot N}{M \cdot V} = k$$

k représentant la constante recherchée, c'est-à-dire l'indice régulateur de compensation, constamment vérifiable pour servir de norme à des émissions successives de « Monnaie-Kil », jamais inférieures et jamais supérieures aux besoins réels de la circulation.

Sans doute conviendrait-il de tenir compte de l'observation de Charles Gide, rapportée par M. Mourre, concernant la vitesse relative de circulation des wagons chargés, car le nombre de kilomètres effectués en moyenne par chaque wagon dans un temps donné, augmentera, non seulement si les trains circulent plus vite, mais si la compagnie, laissant les wagons séjourner moins longtemps dans le parc, accroche un plus grand nombre de wagons à chaque train.

Il y aurait lieu aussi de tenir compte, non seulement des *kilomètres* parcourus, mais des *kilogrammes* transportés. C'est pourquoi l'adoption de l'abréviation « kil, » du grec « khilioi », qui veut dire mille, correspondrait parfaitement à la représentation matérielle du « symbole » d'un « Étalon-

Transports » reposant à la fois sur l'évaluation des kilomètres parcourus et des kilos transportés, pour apprécier la valeur des marchandises, tant offertes que demandées, c'est-à-dire entrées dans le mouvement perpétuellement compensateur de la circulation.

La Monnaie est, à la fois : un « Instrument de Mesure » du POUVOIR D'ACHAT et un « Instrument de conservation » des VALEURS.

Au titre d' « Instrument de Mesure du Pouvoir d'Achat », elle doit exister, constamment, en quantité simplement nécessaire, c'est-à-dire jamais excédentaire, jamais insuffisante, pour répondre à tous les besoins des achats et des ventes de marchandises, ainsi que des prestations de services. C'est le devoir de l'État émetteur de veiller à ce que la mise en circulation de la Monnaie ne soit jamais inférieure, ni supérieure aux besoins de ces « échanges ». La Monnaie, en tant qu' « Instrument de mesure du Pouvoir d'achat » a donc, comme fonction principale, de remplacer le Troc, système primitif, par un système plus souple qui permet de solder les inégalités de « valeurs » des marchandises ou des services ayant fait l'objet d'une transaction, par un appoint compensateur. Si, pour former cet « appoint », divers métaux ont été choisis : le fer, le cuivre, le bronze, pour les petites sommes ; l'argent et l'or, pour les sommes plus importantes, c'est parce que les métaux sont des objets peu encombrants, pratiquement inusables, faciles à identifier, surtout lorsqu'on les « frappe » d'une effigie et d'un chiffre ineffaçable et, en ce qui concerne l'argent et l'or, parce qu'ils sont relativement rares et, de ce fait, précieux.

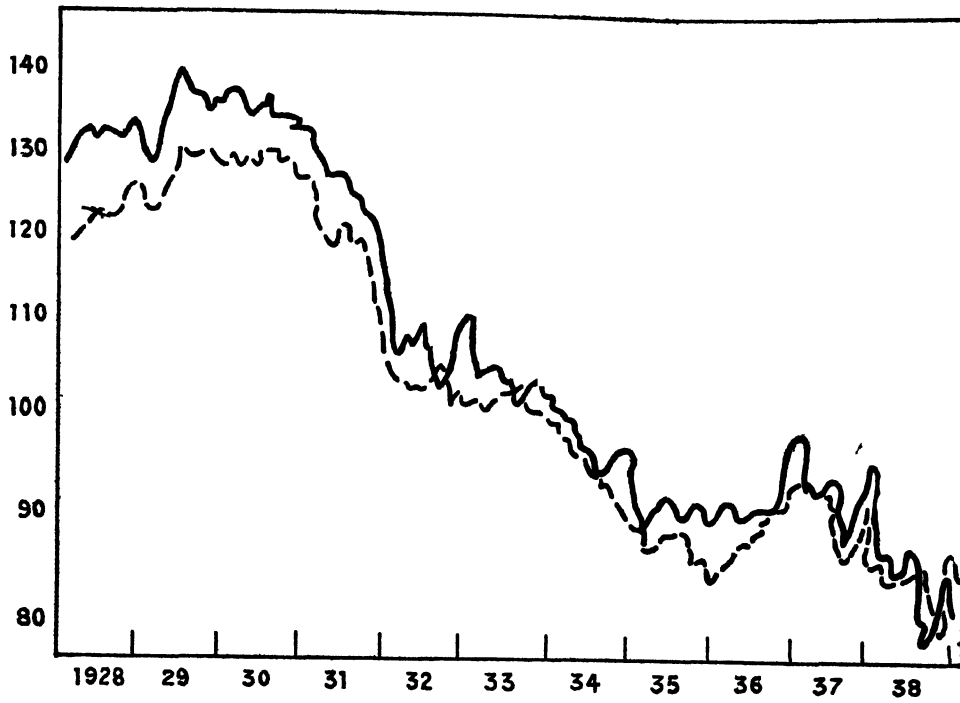
Au titre d' « Instrument de conservation des Valeurs », l'accumulation de la Monnaie, dans les mains d'une même personne, cesse d'être de l'Épargne pour devenir de l' « Accaparement », quand les sommes retirées de la « circulation » dépassent les besoins normaux d'une sage précaution pour la maladie, la vieillesse ou la constitution d'un capital destiné à procurer, par testament, aux enfants, à des proches ou à des amis, des moyens d'existence plus faciles, ainsi qu'à des œuvres d'intérêt public, un encouragement d'ordre budgétaire.

La « Monnaie-Or », n'est qu'un perfectionnement du « Troc ». Elle a résulté du choix d'une marchandise rare et de grande valeur sous un petit volume. Elle n'a aucune des deux qualités exigées d'une saine monnaie. Elle n'est ni « stable », ni « stabilisable » et surtout elle n'offre aucune résistance à l' « accaparement » et à la « thésaurisation excessive », qu'au contraire elle favorise. Elle n'a pour elle que l'ancienneté de son choix et l'habitude millénaire prise de la vénérer.

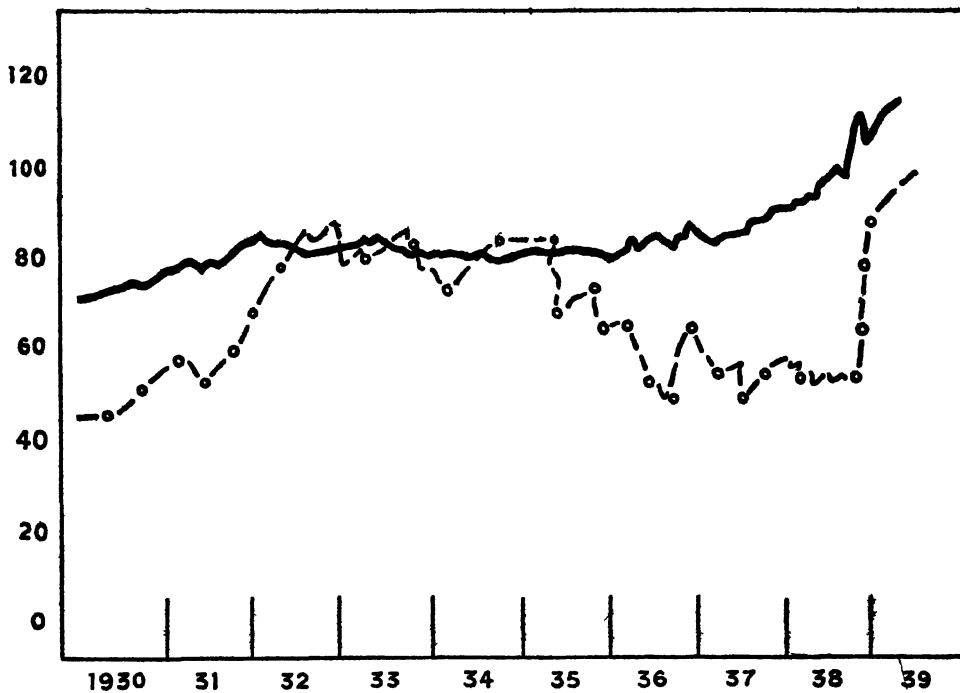
La « Monnaie-Kil » au contraire, dont les émissions sont automatiquement et scientifiquement réglées par un indice qui l'empêche d'être jamais au-dessus et jamais au dessous des besoins normaux de la circulation est une monnaie « stable » et « indévaluable ». En outre, le fait qu'elle a été originairement émise pour acquitter *toutes sommes dues aux transports* et qu'il est toujours loisible aux banques émettrices d'en limiter l'usage à ces règlements, s'oppose à toutes manœuvres spéculatives. Excellente pour constituer une « épargne » normale, elle s'oppose à toute « thésaurisation » dans un but d' « accaparement ».

Une statistique qui, faute de temps pour la compléter jusqu'en 1946, porte sur les années 1928 à 1938, années normales qui précédèrent la guerre, montre que, contrairement à ce qui aurait dû se passer, si les émissions de Monnaie

Chemins de Fer — Le trait plein indique le nombre des wagons chargés; le trait rompu indique le trafic.



Banque de France. — Le trait plein indique la circulation, le trait rompu indique l'encaisse-or.



Source Bulletin de la Statistique générale de la France Tome XXVIII Fasc II, Janvier-Mars 1945

avaient été réglées proportionnellement aux réels besoins de la circulation, le chiffre des wagons chargés s'est traduit par une courbe descendante de 130, en 1928, avec une légère hausse en 1929, suivie d'une descente presque continue jusqu'à 80, en 1938, tandis que les émissions de billets de la Banque de France, partant du chiffre 70 env., en 1930, se sont élevés, d'une façon continue, jusqu'à 120, en 1938, l'« Encaisse-Or » de la Banque étant représentée par une ligne brisée ascendante, avec des remous causés par des réévaluations, et des mesures diverses, plus ou moins étrangères à l'inflation des billets.

Par contre, il y a parallélisme constant entre le chiffre du « trafic » des chemins de fer et celui des « wagons chargés ».

L'explication de la discordance entre la ligne ascendante des « émissions » de billets et la ligne descendante des « Wagons Chargés » est double. D'une part, le mouvement des Wagons a été largement influencé par le développement intense du trafic « routier », rival du trafic « ferroviaire » et, pour le surplus, la Monnaie, émise au delà des besoins de la circulation, a été « thésaurisée ».

C'est justement contre cette fâcheuse pratique de la « thésaurisation », complétée par l'évasion à l'étranger de capitaux superflus disponibles, que la « Monnaie-Transports » viendrait rendre un important service à l'assainissement de nos finances et de notre économie.

L'expérience a prouvé que les lois les plus restrictives concernant aussi bien la Monnaie que les contingentements d'exportation sont impunément violées par les fraudeurs et les spéculateurs de profession. Il s'agit donc de trouver un « système monétaire » qui, automatiquement, mette fin à cette maléfique pratique de la « thésaurisation » excessive et de l'« évasion » excessive des capitaux.

Nous poserons d'abord en principe ou plutôt nous nous contenterons de constater qu'aucun objet, sans référence quelconque à son poids, ne prend de « valeur » que du moment où il quitte le domicile du producteur ou du fabricant, pour être « transporté » au domicile de l'acheteur. Il en est de même des services qui comportent non plus un « transport matériel » d'objets pondérables, mais le simple « transfert » d'un titre de propriété à son nouveau propriétaire ou la remise d'un contrat d'assurances, celle d'actions ou, par exemple, d'obligations cotées ou non en bourse ou d'un simple manuscrit : qu'il s'agisse d'une « ordonnance » de médecin ou d'une consultation d'avocat ou de tout autre service sans rapport avec une livraison de marchandise. Dans les deux cas, il y a transport ou transfert, autrement dit : « Circulation. »

Il semble donc qu'il aurait été naturel, normal, logique, que les hommes se trouvant en face du problème du « troc » qu'ils ont résolu, empiriquement, par l'invention de la « Monnaie-Marchandise », aient songé à inventer un moyen scientifique d'apprécier la valeur relative des marchandises et des services comme l'ont fait les conventionnels de 1792, lorsqu'ils ont chargé deux académiciens, Méchain et Delambre, de mesurer entre Dunkerque et Barcelone, un quart de méridien terrestre pour prendre comme « Étalon de Longueur » une fraction de ce quart de méridien, se rapprochant plus ou moins de la « Toise » française et du « Yard » anglais qui, à cette époque, se disputaient, entre cent

et une autre « unités de longueur » nationales ou régionales, l'honneur d'être adoptées comme « unité de mesure universelle ».

Remarquez que la « Toise », aussi bien que le « Yard » étaient des « unités de mesure » acceptables, mais aucune de ces « unités » n'avait un caractère d'« Étalon », parce qu'elles manquaient d'une base scientifique, constamment contrôlable.

De quelque soin que les Anglais et les Américains entourent la conservation dans un milieu maintenu à température constante, un « Yard » en platine et en iridium, jamais ce prétendu « Étalon » empirique ne pourra être comparé, comme « stabilité », au « Mètre » conservé avec les mêmes soins à Sèvres, au Pavillon de Breteuil, parce qu'il sera toujours possible et bien plus rapidement qu'en 1792, à deux savants, de mesurer exactement, à nouveau, la longueur d'un méridien et de diviser cette longueur par 10 millions du quart pour « vérifier » si le « Mètre » de platine et d'iridium conservé à Sèvres a bien la même longueur que celui de 1792.

L'allongement ou le rétrécissement presque imperceptibles que le « Yard-Étalon » anglo-américain a pu subir depuis son adoption comme « unité de longueur », ne peut être vérifié d'une façon scientifique, tandis que le « Mètre-Étalon » français, universellement adopté, sauf par l'Angleterre et les États-Unis, peut être constamment et scientifiquement vérifié à un millionième de millimètre près.

Disons, à ce propos, que si c'étaient les Anglais ou les Américains qui auraient eu, les premiers, l'idée de mesurer un quart de méridien pour en déduire une fraction et adopter cette fraction comme « Étalon » des longueurs, aucun Français ne se serait refusé à adopter cet instrument de mesure offrant aussi bien sur la « toise » que sur le « yard » une supériorité indéniable. Pourquoi, dans le cas où un statisticien de nationalité quelconque inventerait un nouveau mode d'appréciation scientifique de la « valeur » des marchandises et des services, une futile question de vanité se poserait-elle pour hésiter à substituer à un système empirique suranné, qui a millénairement fait ses preuves d'incapacité à « stabiliser » les Monnaies, un système basé sur un « Indice » scientifique constamment vérifiable de la circulation des marchandises et de l'échange des services appréciés en Monnaie?

Il importe, au premier chef, de substituer au système actuel, anarchique, fatalement « inflationniste », un système automatique de freinage de l'« inflation » qui, seul, permettra de remplacer les « Fausses Monnaies » actuelles par de la « Bonne Monnaie ».

La démonstration de la supériorité de l'« Étalon-Kil », vis-à-vis de n'importe quel « Étalon-Marchandises », l'« Or » y compris, ne veut pas dire que les promoteurs d'une Monnaie Nationale et, par la suite, internationale et finalement universelle « Inter-Kil » et « Uni-Kil », basées sur un « symbole constant, scientifique, apparenté au système C. G. S. entraînerait l'abandon des tentatives faites à Bretton-Woods et poursuivies à New-York, pour stabiliser les anciennes Monnaies errantes demeurées fidèles à ce « vieux fétiche de l'« or », pour reprendre l'expression de Lord Keynes, en 1931.

Il serait évidemment souhaitable que l'Organisation du Fonds et de la Banque en voie de réalisation aux États-Unis, réussisse, mais la situation demeure

« provisoire » et dépourvue d'assurance définitive de succès aussi longtemps qu'un grand État comme l'U. R. S. S. refusera d'y adhérer ou hésitera à lui donner son accord. Pourquoi, dans ces conditions et l'universalité des États reconnaissant qu'aucune paix ne sera possible à établir et à maintenir aussi longtemps que toutes les Monnaies du monde ne seront pas « stabilisées », ne pas tenter une autre expérience en partant d'un principe différent ?

D'après les dernières nouvelles de Washington, la prochaine réunion des gouverneurs se tiendrait à Londres, en septembre 1947. Restent en dehors de l'« Organisation » du Fonds et de la Banque : cinq États neutres : Suède, Suisse, Portugal, Espagne, Argentine ; six puissances signataires des Accords de Bretton-Woods, mais qui se sont refusés à les ratifier : U. R. S. S., Australie, Nouvelle-Zélande, Colombie, Venezuela, Haiti.

La France a obtenu de voir relever sa « quote-part » de souscription de 450 à 525 millions de dollars et le Paraguay a vu sa souscription portée de 0,8 à 1,4 millions de dollars.

M. Camille Gutt, administrateur-délégué du Fonds Monétaire, n'a pas caché que les circonstances ne s'étaient pas révélées favorables et que, pour tous les pays dont l'économie reste déséquilibrée, il fallait attendre des jours meilleurs. L'Angleterre a fait admettre que les crises de chômage pourraient justifier des dévaluations. En définitive, il a été reconnu que « la stabilité des Monnaies doit dépendre moins de l'Organisation Internationale actuelle (quelle que soit la bonne volonté de ses membres, et leur désir d'entr'aide mutuelle) que de la sagesse politique et financière de chaque pays. La France, en particulier, doit compter moins sur la Banque et sur le Fonds International. — malgré les 500 millions de dollars qu'en peut attendre le Trésor — que sur les Français eux-mêmes, qui demeurent maîtres de leur destin. »

La faculté de dévaluer ou de revaluer la Monnaie dans la limite de 10 % de la « parité » confirmée à Washington, a été maintenue, avec possibilité d'obtenir des dérogations plus amples — pour la dévaluation — en cas de crise grave, après avis favorable des gouverneurs.

L'expression officielle employée à Washington pour autoriser une modification de la « parité » a été « déséquilibre fondamental ». Le périodique *La Semaine Économique et Financière* du 11 octobre, qui donne cette information, ajoute qu'aucune définition précise de cette expression n'a été apportée par les textes ». Concernant le problème de l'« Or » ce périodique qui, comme tous ses confrères de la presse économique moderne, est rédigé avec une très grande indépendance, gage de son autorité, écrit : « Il suffit de dénombrer les facteurs (production de l'« or ». — change — coût de la production, etc.) qui influencent la Monnaie pour comprendre que les *théories anciennes* (c'est nous qui soulignons) qui la régissent encore sont dépassées et qu'il est urgent, pour le monde moderne, de leur substituer un système mieux adapté aux nécessités contemporaines. »

L'Angleterre a indiqué comme signe particulier d'un « déséquilibre fondamental », une grave crise de chômage, qu'elle redoute, comme celle dont elle fut victime après 1918, quand elle opposait aux réclamations de la France moins atteinte qu'elle par le chômage, mais, cent fois plus ruinée par les destructions de ses usines, de ses villes et de ses villages, de départements entiers, ce qu'elle

appelait ses « droits » à d'importantes « réparations » pour ses « régions dévastées », dévastées par le chômage.

« Il n'est pas étonnant, écrit *La Semaine Économique et Financière*, que l'Angleterre, dont la puissance économique sort très diminuée de la guerre, ait pris une telle initiative. Sous la pression d'une crise monétaire et sociale, n'abandonna-t-elle pas, en septembre 1931, l'« Étalon-Or », ce qui ramena le cours de la livre de 124 francs en août 1931, à 85 francs en décembre 1931, pour se stabiliser à 75 francs, à partir de 1935? » Et notre confrère ajoute : « L'Amérique qui, avant guerre, a connu un chômage endémique dont le spectre se profile avec plus d'ampleur encore sur son avenir, ne pouvait que s'associer à la proposition britannique. »

La France ne saurait redouter de telles aventures, par excès de main-d'œuvre, car sa faible natalité lui devient, par extraordinaire, une sorte d'assurance particulière contre le chômage. Ce qui lui manque et ce que ses meilleurs alliés ne lui accordent, en provenance d'Allemagne, qu'au compte-gouttes, c'est le charbon. Une dépêche, en provenance d'Ottawa, ne nous annonçait-elle pas, le 11 octobre, que M. Prigent, ministre de la Population, aurait donné son accord de principe à la proposition d'accorder le droit de rester en France à 200.000 prisonniers allemands qui, depuis leur séjour dans notre pays, ont manifesté le désir de ne plus retourner chez eux.

Le ministre a ensuite déclaré que la France, qui a actuellement besoin de 1.500.000 travailleurs étrangers, projette un plan d'immigration qui lui permettrait de faire venir en dix ans 2.500.000 immigrants et augmenterait sa population assimilable.

Je ne referai pas ici l'histoire des Accords de Bretton-Woods qui a été très bien écrite dans un récent ouvrage de M. J. Lévy-Jacquemin : *L'Économie du Monde* (1). Cet ouvrage se termine par un chapitre sur la « Mission de la France », qui consisterait, au contraire du système adopté à Bretton-Woods, avec la prétention « irréaliste » d'équilibrer l'inéquilibrable, « à créer un échange compensé de services entre des pays, comme les États-Unis, prodigieusement riches en signes monétaires et en lingots d'« Or », mais pour qui le « chômage » est la « préoccupation dominante » et qui, de ce fait, veulent s'assurer une sorte d'« hégémonie » exportatrice et les pays qui « correspondent typiquement à ceux de l'Ouest de l'Europe, qui n'ont pas été gagnés au même degré par la fièvre technique » et pour qui « l'importation est la première nécessité », pour qui « le souci majeur n'est plus économique, mais financier : l'équilibre d'une balance des comptes, qui ne peut être équilibrée que par un minimum d'exportations auquel s'opposent des « barrières douanières trop élevées, d'une part et un règlement des « changes » qui a dévalué leur « Monnaie » à tel point que le prix d'achat des « matières premières » et des « machines-outils » et autres produits manufacturés américains — ou anglais — indispensables à la remise en marche de leur industrie et de leur agriculture — pour cette dernière, des engrais et des moteurs agricoles — ne leur permet pas d'obtenir par leurs exportations limitées les « devises » nécessaires au règlement de leurs

(1) Paris, Librairie du Recueil Sirey, 1946.

achats en Livres ou Dollars aux taux excessivement dévalués de 119,10 et de 480.

« C'est ici, conclut M. Lévy-Jacquemin, qu'il faut sauter le pas, en abandonnant les vieilles habitudes de comptabilité entre nations, au profit d'un *concept nouveau*, à la fois serviteur de l'idéal humain le plus élevé et de l'intérêt matériel le plus précis de tous les peuples en présence. Il faut que tous les *pays évolués* contribuent, dans un élan ample et concerté, à l'élévation rapide du niveau d'existence des *pays retardés*, sans se laisser désormais arrêter au départ par le doute d'être intégralement remboursés, selon les vieilles formules, en capital et intérêt. Il faut aussi — c'est la pièce essentielle du mécanisme — qu'un pays quelconque soit acquitté d'une dette extérieure pour le montant pour lequel il aura contribué à l'équipement des pays retardés. »

Il n'est jamais entré dans ma pensée, ni dans celle des nombreuses personnes que j'ai consultées et qui ont approuvé mon initiative, de proposer, tout d'un coup, la substitution de la « Monnaie-Transports », à la « Monnaie-Or », mais simplement d'obtenir que, dans chaque pays et pour commencer en Rhénanie où l'expérience a merveilleusement réussi, et en étendant cette expérience à toute l'Allemagne, avant de la faire en France ou ailleurs, de mettre en circulation, à côté de l'ancienne « Monnaie-Or », une « Monnaie-Kil » en spécifiant que cette Monnaie est essentiellement valable pour « régler toutes sommes dues aux transports » et en ne l'imposant pas comme obligatoire, en autorisant simplement toutes les entreprises de transport : routières, ferroviaires, fluviales, maritimes et aériennes, à l'utiliser comme Monnaie dans leurs services, pour toutes opérations de vente et d'achat, si bien, qu'au bout d'un certain temps, l'expérience montrera si le public préfère cette Monnaie, je le répète : stable, parce qu'indévaluable et non spéculative, à l'ancienne, essentiellement thésaurisable et propice à toutes les opérations de jeu sur les « changes ».

Pour ne pas allonger cette causerie, je me résumerai en proposant que, reprenant l'expérience, brusquement interrompue en 1934, par l'application du Plan Dawes, les « Quatre Grands » : France, Angleterre, États-Unis et U. R. S. S. s'entendent pour accomplir, une première fois, une grande œuvre, en commun.

La Régie franco-belge avait surpris à sa table d'écoute, à la veille de la Conférence de Londres d'août 1924, une conversation entre un haut fonctionnaire prussien et un haut fonctionnaire rhénan. Le Prussien disait au Rhénan : « Il faut, *par tous les moyens*, nous débarrasser de la Régie et de sa Monnaie. Quand un pays étranger dispose, à la fois, des Chemins de fer et de la Monnaie d'un autre pays, le pays qui a perdu ces deux souverainetés est à l'entière merci de celui qui les lui a enlevées. Jamais la Rhénanie ne pourra être rattachée au Reich, à nouveau, si Français et Belges continuent à contrôler ses Chemins de fer et sa Monnaie. »

Le Dr Schacht n'a hésité devant aucun moyen pour obtenir notre éviction de la Ruhr. Qu'attendons-nous pour profiter des conseils que lui, peut-être, ou un de ses collaborateurs, donnait au téléphone à un autre fonctionnaire certainement prussien occupant un haut poste rhénan ?

Que non seulement la France et la Belgique, mais les États-Unis, la Grande-

Bretagne et les Soviets s'emploient, d'accord avec les autres États voisins : le Luxembourg, les Pays-Bas, le Danemark, la Pologne, la Tchécoslovaquie et la Suisse à constituer une « *Régie Internationale des Chemins de fer du Reich* », habilitée à émettre une Monnaie analogue à celle qui circula avec tant de succès, de 1923 à 1924, en Ruhr et dans toute la Rhénanie, et qui, spontanément, avait même dépassé les frontières rhénanes, ce qui causa un tel émoi au Dr Schacht. Que les U. S. A. et la Grande-Bretagne ne commettent plus l'erreur de 1924, de venir au secours d'un Reich qui avait exagéré la description de sa misère pour apitoyer ses créanciers et leur faire croire que le seul moyen, pour eux, d'être jamais payés, c'était de lui ouvrir de larges crédits et de régénérer le Mark, volontairement dévalué à zéro.

La création d'une *Régie Internationale des Chemins de fer du Reich*, et, par la suite, l'organisation d'une *Régie Universelle des Transports* qui ne serait que l'application logique des recommandations de l'O. N. U. visant la « coopération » des Nations Unies et, plus tard, de toutes les Nations, serait facilitée en se reportant à deux projets : l'un, élaboré, en 1924, par l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, M. Breaud; l'autre, mis au point, en 1932, à l'occasion de la Conférence de Lausanne et d'accord avec M. Germain-Martin, par M. Lepercq, ingénieur du corps des Mines. M. Lepercq est décédé tragiquement, en 1944, sans avoir eu le temps d'appliquer son programme de redressement du franc. Mais M. Breaud, le polytechnicien, ancien directeur de la « Régie franco-belge des Chemins de fer des Territoires Occupés » et l'ancien ministre des Finances, M. Germain-Martin, professeur honoraire à la Faculté de Droit et membre de notre Société, sont heureusement vivants et accessibles. Ils ne se refuseraient certainement pas à mettre à la disposition des « Quatre Grands » leurs projets de 1924 et de 1932.

Résumons-nous : le franc a été maltraité. Il vaut beaucoup plus que 119,10 pour le Dollar et 480 pour la Livre. A ce taux exagéré, consenti par une Assemblée constituante consultée en toute dernière heure pour être en mesure de donner à Washington une réponse avant le 31 décembre 1945, cette dernière n'a approuvé les propositions de M. Pleven qu'avec énormément de réticence, et elle n'a pas maintenu au pouvoir le ministre qui lui avait représenté comme un « ultimatum » des taux qui se sont révélés mortels pour nos importations et sans effet appréciable pour nos exportations et rentrées de devises.

A ces taux exagérés, Américains et Anglais ont, sans doute, avantage à acheter chez nous un petit nombre d'articles de luxe et quelques marchandises que nous ne produisons pas encore en excédent suffisant pour des exportations massives, faute notamment de charbon, que notre intérêt serait de payer très bon marché, ainsi que toutes les matières premières indispensables à la remise en marche de nos industries de transformation. Mais quelle perte de substance nous impose un « Franc Pleven » surdévalué !

Si nous avions, au moins, obtenu l'autorisation de ne pas payer en dollars le charbon de la Ruhr qui, normalement aurait dû nous être livré sans déboursier un centime, à valoir sur le chiffre de nos « réparations ». Mais nous n'avons même pas obtenu ce petit avantage au cours de négociations qui ont amené M. Pleven à sacrifier le Franc.

Pourquoi n'avoir pas écouté les sages conseils de l'ancien conseiller finan-

cier de la « France Libre » qui fut autorisé, le 21 octobre 1944, à faire une grande conférence publique à la Sorbonne, où il démontra, avec des arguments qu'il serait trop long ici de reproduire, que le Franc avait une aussi bonne tenue que la Livre et le Dollar. Dans sa lettre confirmative au journal *Le Monde*, datée du 12 janvier 1946, M. Istel ne s'est pas fait faute de critiquer les chiffres exagérés de la dévaluation Pleven. Il a démontré que rien ne justifiait pareille dévaluation et que, comparativement à l'élévation du coût de la vie en Angleterre et aux États-Unis, le Franc n'aurait pas dû être dévalué au-dessous de 75 pour le Dollar et de 300 pour la Livre. Il a dit textuellement : « Les dernières données *statistiques* connues, tant financières qu'économiques, indiquent que le Franc, à son nouveau taux de change, est fortement sous-évalué. » Mais qui lit donc les « statistiques » ?

La France a signé, elle a délégué pour cette signature M. Pierre Mendès-France et elle a confirmé son accord par la présence de son nouveau ministre des Finances, M. Robert Schuman, ce mois-ci, à Washington. Mais la France a signé au nom de sa « Monnaie-Or » dévaluée. Qui l'empêcherait, si elle mettait en circulation, à côté de ce « Franc-Pleven » discrédité, une nouvelle Monnaie intérieure, un « Franc-Kil », gagé sur toute autre chose que l'or demeuré roi à Washington, mais, en partie, détrôné à Paris, qui empêcherait la France, demeurée « souveraine », à la seule exception du renoncement auquel elle a consenti, à Bretton-Woods, concernant le seul « Franc-Pleven », de fixer pour sa nouvelle monnaie, le « franc-kil », une nouvelle « parité » ?

Si ce nouveau « Franc-Kil », après avoir gagné la faveur du public français, se trouvait assez solide pour avoir des prétentions à devenir Monnaie acceptée par l'étranger, qui empêcherait ceux de nos importateurs ayant à faire de gros achats de matières premières ou de machines aux États-Unis et en Grande-Bretagne de leur poser la question : « Acceptez-vous en paiement notre nouvelle Monnaie ? » Vous ne l'acceptez pas ? Je n'en ai pas d'autre à votre disposition. Vos « devises » nous coûtent trop cher au taux de 119,10 et de 480. C'est à prendre ou à laisser, je vous passe commande payable en « Franc-Kil » ou j'annule mes ordres ».

J'ai pleine confiance qu'il serait possible, de cette manière, de redonner à la Monnaie française une part du prestige perdu après des concessions trop grandes faites aux exigences de nos amis et Alliés.

Dernière remarque : l'*Union Postale Universelle* est la seule convention qui ait, jusqu'ici, réuni, non pas seulement l'adhésion de vingt ou trente nations, mais celle de la totalité des nations, sans la moindre exception. N'est-ce pas la preuve évidente que les « Transports » sont le meilleur moyen de rapprocher les hommes, si ces « Transports » sont organisés de telle manière que l'ensemble du monde en profite en obtenant pour un prix minimum un « service » de premier plan ?

Il ne s'agit, en l'espèce, que du « transport » des « lettres » et des « imprimés » et des taux d'expédition des « télégrammes », mais l'*Union Postale Universelle* pourrait être transformée, par simple extension de ses services, à toutes les catégories de « transports ». La France ne s'honore-t-elle pas d'être le siège à Paris, de l'*Union Internationale des Chemins de fer* ?

Des conventions internationales existent déjà, multiples, pour la libre navi-

gation de certains grands fleuves et il en a été récemment signé pour internationaliser les plus grandes voies de communication aériennes. Routes, voies ferrées, fleuves et canaux, lignes maritimes et aériennes sont appelés à devenir des moyens de transport non plus spécifiquement et étroitement nationaux mais « humains », comme est de droit humain l'air que nous respirons et qui ne peut être accaparé, si ce n'est au titre d'« espace vital » ou frappé d'imposition, comme ce fut le cas au temps du ridicule impôt sur les « portes et fenêtres ».

Sommes-nous, oui ou non, comme l'annonçait André Siegfried, dans une récente Conférence au Musée Social, dans une ère nouvelle ?

Si cette ère nouvelle présente des restrictions regrettables à l'exercice de la liberté individuelle, au moins sachons profiter de son avènement pour obtenir au meilleur prix le droit de circuler librement et à bon marché sur toute la surface du globe, comme circulent déjà, depuis la signature de la convention d'« Union Postale Universelle », les lettres et les imprimés.

Ultime remarque. N'avons-nous pas été heureux, lorsqu'à la veille de l'impôt destiné à mettre fin à la thésaurisation excessive, les billets de 10 et de 5 francs avaient disparu de la circulation, d'utiliser comme monnaie d'appoint timbres-poste et tickets de métro. C'était — sans qu'on y ait fait réflexion — de la « Monnaie-Transports ».

L'article 1 des statuts de la *Société de Statistique*, reconnue d'utilité publique depuis le 19 juin 1869, lui fait une obligation de « populariser les recherches statistiques par ses travaux et les publications ». Je ne connais encore qu'un de mes réputés confrères, un économiste-statisticien, auteur, en 1937 et 1938 d'un remarquable ouvrage sur *Le Drame des Monnaies*, qui ait pris la peine de traduire en simple langage ce qu'il faut savoir de l'« Or », à côté de l'ouvrage plus dogmatique de M. Louis Baudin (1). Son livre est le digne complément de cette petite encyclopédie très bien écrite d'Henri Gardel : *La Monnaie et le Change*, publiée dans la collection « Que sais-je » des Presses Universitaires et de cette remarquable Conférence de notre collègue L. de Riedmatten en date du 15 décembre 1943, sur les *Variations des Prix, des Salaires et de la Monnaie*, réimprimée par *L'Observateur* et largement diffusée.

M. René Sédillot qui nous a gratifié, il y a une dizaine d'années, de l'histoire la plus documentée des « changes » vient donc de publier, sous le titre *La Victoire de l'Or*, un ouvrage où deux adversaires : Chrysophile et Chrysophobe, font l'un l'éloge et l'autre le procès de l'« Or » et de son Étalon. Or, rien n'est plus instructif que le dialogue du début et celui de la fin où, tout en se portant en défenseur de l'« Or », Chrysophile reconnaît que c'est la « routine », autrement dit l'insondable bêtise humaine qui, depuis des millénaires, a fait adopter l'« Or » comme Monnaie. On a chassé l'« Or » de la circulation, le « cours forcé » a remplacé les pièces trébuchantes par des billets de papier qui ne sont plus gagés que par des stocks d'« Or » parfois insignifiants, mais l'« Or » n'a pas été chassé du cœur des hommes. « Si l'« Or » n'existait pas, dit Chrysophile, il faudrait l'inventer. » A quoi Chrysophobe répond : « Les hommes apprendront à s'en passer. » Oui, ajoute Chrysophobe : « Les thésauriseurs se repentiront un jour, car les hauts cours du marché clandestin ne se maintiendront

(1) Louis Baudin : *La Monnaie. Ce que tout le monde devrait en savoir*. Librairie de Médecis. Paris 1945.

pas. Lorsque cesseront les craintes politiques, fiscales ou monétaires, l'« Or » cessera d'apparaître comme un refuge. Les capitaux le fuiront à son tour, pour des placements enfin féconds. Qui sait? Nous verrons peut-être se propager une nouvelle « panique de l'« Or » et s'effondrer le métal. Et Chrysophile de répondre : « C'est possible. Je souhaite même qu'il en soit ainsi. Ce serait l'indice que tout va mieux en ce monde, *que la paix règne sur la terre*, entre les nations et dans les nations. Cela signifierait que les Gouvernements sont sages, que *les Monnaies sont stabilisées* ».

Que M. Sédillot soit chaleureusement remercié pour avoir aussi impartialement exposé les deux thèses et rendu justice à ceux qui recherchent dans la « stabilisation » des Monnaies, qui ne peut avoir lieu, sous le régime de l'« Or-Roi », une possibilité, en établissant la Paix Monétaire, d'éviter une troisième Guerre Mondiale. (1)

Celui qui vous parle se rend bien compte qu'en proposant l'adoption nationale d'abord, puis internationale et finalement universelle d'une « Monnaie-Transports », stable, parce que indévaluable et non-spéculative, il va voir se dresser contre cette proposition tous les cambistes et tous les changeurs de monnaies.

Il fut un temps où cette profession était considérée comme tellement immorale que le plus doux des hommes, dont la vie fut toute de clémence et de pardon, s'emporta au point, dit l'Évangile de Jean, qu'il « fit un fouet avec des cordes pour chasser du temple de Jérusalem les « changeurs de monnaie », dont il renversa les tables. » Ceci se passait en l'an 33 de notre ère chrétienne, quelques jours avant Pâques et fit grand scandale. Judas, pour 30 deniers, trahit Jésus qui fut crucifié.

Un sort aussi cruel n'attend certainement pas votre collègue, mais il ne voudrait pas être traité d'« utopiste ». N'ayant pas à sa disposition les moyens d'enquête d'un Institut Gallup, il s'est contenté d'interroger quelques éminents augures. Sur quatre professeurs qu'il a consultés, un seul l'a découragé. Les trois autres lui ont, au contraire, certifié que sa théorie de l'« Étalon-Kil » n'avait rien d'utopique. L'un d'entre eux, que je ne nommerai pas, qui a à son actif d'avoir été le conseiller financier de trois États et d'avoir remis en ordre leur Monnaie, m'a même dit : « Celui qui réaliserait la « stabilisation » réelle des Monnaies, mériterait d'être considéré comme un bienfaiteur de l'humanité et ce moyen doit être évidemment cherché ailleurs que dans un retour à l'« Étalon-Or ». Un autre, que, par discrétion, je ne nommerai pas non plus, mais qui m'a reçu, avant-hier, à l'Institut, m'a déclaré que le regretté M. Colson, inspecteur général des Ponts et Chaussées et ancien président de la Société d'Économie Politique, avec laquelle nous avons tant de liens, s'il vivait encore, aurait approuvé un projet qui venait confirmer son enseignement de l'École de Droit, où il n'a cessé d'affirmer que les transports étaient le système artériel du commerce. Un autre vous aurait aussi approuvé, m'a-t-il dit, si une mort tragique ne l'avait pas frappé au moment même où, ministre des Finances, il aurait sans doute sauvé le Franc : M. Lepereq qui, en 1932, à la Conférence de Lausanne, avait recommandé la création d'une *Société Internationale des Chemins de fer du Reich*, comme le moyen le plus sûr de prendre hypothèque sur les

(1) René Sédillot : *La Victoire de l'Or*. 1 vol, 20 × 16, 134 p. André Martel, éd. Paris, 1946.

biens du Reich et contrôlant ses transports commerciaux, de contrôler, en même temps, ses possibilités et ses préparatifs de mobilisation. »

N'empêche que les plus libéraux de ces professeurs, depuis Germain-Martin, jusqu'à Gaston Jèze, en passant alphabétiquement par Aftalion, Louis Baudin, Saint-Germès, Georges Scelle, Laufenburger, Nogaro, François Perroux, Gaetan Pirou, Charles Rist, Jacques Rueff et Henri Truchy, pour n'en nommer qu'un petit nombre, continuent traditionnellement à enseigner la doctrine de l'« Or-Roi ». Ainsi que vient de nous le rappeler René Sédillot, tout en plaidant la cause de l'« Or » demeuré victorieux, les meilleurs « Chrysophiles » ne peuvent s'empêcher de reconnaître que sa « Victoire » est due à la « routine », une « routine » d'autant plus difficile à combattre qu'elle est millénaire. C'est le même raisonnement que tiennent les sceptiques qui considèrent que la guerre ayant toujours existé, depuis le meurtre d'Abel par Cain, ce serait « utopie », sans conteste, que de se proposer, avec le Hollandais Erasme, l'Anglais Morus, le Français de Saint-Pierre, ou Emmanuel Kant, le philosophe de Koenigsberg, ou le Français Briand et l'Américain Kellog, de jeter les bases républicaines d'une Paix Éternelle. Autant nier tout de suite, que l'homme, capable de progrès infinis dans le domaine matériel, serait, dans le domaine de la morale, incapable de sortir du IV^e Règne actuel, encore trop voisin du III^e Règne animal, pour s'élever à un V^e Règne qui serait celui du pacifique « Européen ».

Poursuivant mon enquête, l'été dernier, je ne me suis pas contenté d'interroger des maîtres éminents, et de prendre l'avis de techniciens, d'experts qualifiés et de praticiens de la Monnaie. J'ai profité des vacances pour exposer brièvement à des fermiers, supposés possesseurs de grosses lessiveuses remplies de billets de mille, ce que c'était que le « Franc-Régie » ainsi qu'à leur personnel non « thésauriseur » qui n'en avait jamais entendu parler. J'ai consulté des industriels et des ouvriers, des commerçants et leurs employés et l'homme de la rue. Tous, sans exception, ont écouté mon bavardage sans manifester la moindre objection et beaucoup m'ont dit : « Pourquoi pas ? On pourrait toujours essayer. »

Il ne me reste donc plus qu'à souhaiter d'avoir, sinon convaincu l'auditoire de ce jour, tout au moins provoqué l'intérêt, remerciant ceux qui ont eu l'obligance d'écouter jusqu'au bout un exposé que j'aurais aimé faire plus court. Je remercie particulièrement ceux de nos collègues qui, ne partageant pas mon optimisme concernant le proche avenir d'un V^e Règne où *triompherait l'esprit d'organisation européen*, voudraient bien contribuer, par leurs observations, à découvrir, en commun, un moyen — s'il en est — de mettre fin à la « Guerre des Monnaies », prélude que tout le monde, ici, je crois, estime indispensable à l'instauration et au maintien d'une paix qui serait autre chose qu'une trêve passagère entre deux conflits.

Lucien COQUET

*Directeur du Centre Européen
de Documentation et de Compensation*

DISCUSSION

M. DAYRE. — La proposition de M. Coquet tend, en somme, à la création d'une *monnaie réelle* dont l'étalon serait l'unité de service transport. C'est une

solution possible, ce n'est pas la seule. On peut imaginer toutes sortes de monnaies réelles ayant pour étalon :

- soit *une seule* marchandise (or, blé, énergie, travail humain, etc...);
- soit *un groupe plus ou moins étendu de marchandises types*.

Il serait intéressant de montrer en quoi la monnaie « transport » se distingue des autres monnaies réelles et quels avantages elle présente sur elles.

Il ne faut pas perdre de vue que la principale difficulté d'application des monnaies réelles est qu'elles ne permettent pas l'inflation, ce qui rendrait leur usage incommode pour les États. (*Sourires*.) Il y a là au moins une difficulté politique.

Même du point de vue *économique*, une certaine abondance des signes monétaires peut être utile pour lutter contre les dépressions, et les conditions d'émission des certificats de monnaie réelle pourraient ne pas réaliser cette abondance nécessaire (on l'a vu avec l'étalon-or).

Une solution, proposée par certains économistes, serait de dédoubler les fonctions de la monnaie (comme sous l'ancien régime), en distinguant la *monnaie de compte* (qui serait une monnaie réelle) et la *monnaie de règlement* (qui serait une monnaie fiduciaire, sous forme manuelle ou scripturale).

On pourrait émettre la monnaie de règlement en quantité assez abondante pour lui assurer une dépréciation faible et continue par rapport à la monnaie réelle, et combattre ainsi les tendances à la thésaurisation. Cette dépréciation continue n'aurait aucun inconvénient pour les épargnants, puisque tous les placements pourraient être faits soit en biens réels, soit en obligations libellées en monnaie réelle.

Pour la consolidation de la paix, il est évidemment désirable que le nouvel étalon monétaire soit international. Mais il ne faut pas perdre de vue que *le principal obstacle à la paix économique est le durcissement des systèmes économiques nationaux*. Même avec un étalon monétaire unique pour le monde, nous ne serions pas libérés des entraves à la circulation des hommes, des capitaux et des marchandises.

Le problème de la paix économique forme un tout, et l'unification des systèmes monétaires (dont la monnaie-transport de M. Coquet serait à peine une amorce, de base bien étroite) ne peut être que le premier pas vers un système fédéral qui ne pourra réussir que si toutes les réformes financières et économiques sont menées de front.

M. JEAN BOURDON. — La coexistence de deux monnaies dans la Ruhr pendant son occupation a été exposée de manière très intéressante par M. Coquet. La monnaie d'occupation était préférée parce qu'on la jugeait plus solide que le mark et on n'aurait pas pu la juger telle si elle n'avait été indépendante du mark. La deuxième monnaie, que préconise aujourd'hui M. Coquet, serait liée au franc français par un rapport fixe; elle en subirait toutes les fluctuations: pourquoi donc la préférerait-on au franc et quel en serait le rôle?

M. LE PRÉSIDENT félicite M. Lucien Coquet de sa très intéressante et suggestive communication. Il ouvre la discussion en présentant une objection. Si la monnaie-transport, dont M. Coquet préconise l'emploi, est liée à la monnaie ordinaire, elle doit, semble-t-il, en cas d'inflation, partager sa dépréciation. Comment, du reste, pourrait-on éviter cette liaison? S'il y a inflation, tous les prix monteront et l'État sera obligé de majorer les tarifs de transports.

Pour payer le prix accru des transports, il faudra, à chaque hausse successive, procéder à de nouvelles émissions de monnaie-transport. Les deux monnaies, subissant une augmentation parallèle, devraient se déprécier parallèlement.

En réponse à diverses questions, M. COQUET expose qu'il n'était pas possible, au cours d'une brève conférence, d'indiquer, en détail, suivant quel programme il pourrait être passé de la « théorie » à l'« action ».

Le sort des deux monnaies est entièrement distinct. La nouvelle doit remplacer l'ancienne.

Deux cas sont à prévoir.

Si sa proposition est adoptée de poursuivre immédiatement, en Rhénanie, l'expérience de 1923-1924 du « franc-régie », en étendant cette expérience à toute l'Allemagne et éventuellement à l'Autriche, dont les réseaux ferroviaires seraient placés sous le contrôle et l'administration d'une « Régie internationale » présidée par les « Quatre Grands », il suffirait de s'inspirer des méthodes employées, au temps de l'occupation franco-belge de la Ruhr, pour obtenir un succès analogue à celui remporté en 1923 et 1924, avant la brusque interruption du « Plan Dawes » imposé par la Conférence de Londres d'août 1924.

Si le Gouvernement français, seul ou d'accord avec les Trésors publics de pays voisins, comme la Belgique, le Luxembourg et la Suisse, dont la monnaie est le « franc » et éventuellement les Pays-Bas, dont la monnaie est le « florin » et tous autres pays, sans renoncer aux « monnaies nationales » existantes, détachées de l'« étalon-or », mais, en fait, demeurées régies par leur « parité-or » avec le dollar et la livre, estimait intéressant de créer, à côté du « franc-Pleven », un « franc-régie français », en même temps que la Belgique, le Luxembourg et la Suisse créeraient, à côté de leur « monnaies nationales », un « franc-régie belgo-luxembourgeois » et un « franc-régie helvétique », ou un « florin-régie hollandais », etc., en principe uniquement « valables en règlement de toutes sommes dues aux transports ferroviaires, routiers, fluviaux, maritimes et aériens » et dont les émissions seraient constamment proportionnées au chiffre-indice des « wagons chargés », complété par l'indice des camions, péniches, navires et avions chargés, le recours *facultatif* plus ou moins grand du public à cette nouvelle monnaie indiquerait dans quelle mesure elle inspire la « confiance ». Cette confiance en une monnaie, désormais « stable » et « indévaluable », du fait de la limitation automatique de ses émissions, serait encouragée si, dès le début, la nouvelle monnaie était restreinte à des coupures égales ou supérieures à 10 francs anciens, le « franc-régie » émis par coupures de 1, 2, 5, 10, 100, 500 et 1.000 francs correspondant « nominalement » à des chiffres dix fois supérieurs, de telle sorte qu'un billet de 100 « francs-régie » servirait à régler une dette de 1.000 « francs anciens », etc.

Ce « franc-régie », moins encombrant, serait, en plus, rendu très vite populaire si, au fur et à mesure que des mesures administratives interviendraient pour fixer de nouveaux cours maxima de diverses catégories de marchandises, dans les proportions de 2, 5 ou 10 %, il était prévu que les articles, objets de ces baisses successives, ne seraient livrés que contre paiements en « francs-régie » dont l'usage deviendrait ainsi *obligatoire* pour ces catégories de marchandises vendues désormais à prix réduits, de même que les diverses entre-

prises de transport seraient autorisées à ne plus rendre la « monnaie » d'un billet d'anciens « francs », qu'en « francs-régie ». Par exemple, un voyageur ou un industriel achèteraient, avec un billet de 100 « francs-Pleven », un billet de chemins de fer de 60 francs ou trois carnets de tickets de métro de 20 francs ou bien il aurait à régler aux « messageries » un transport de 60 francs, la « monnaie » lui serait rendue, non pas sous la forme de 40 « francs-Pleven », mais sous la forme de 4 « francs-régie ».

De cette manière, les anciens francs seraient peu à peu retirés de la « circulation », sans à-coup, sans qu'il soit besoin de recourir à des mesures quelconques de contrainte massive et à date fixe.

L'avantage particulier de la mise en circulation d'une « monnaie » *nouvelle*, à côté d'une monnaie *ancienne*, serait que les émissions de « francs-régie » échapperaient à tous accords de « change » ayant eu pour effet de porter atteinte à la « souveraineté » des États, signataires des « accords de Bretton-Woods » ou de tous autres accords, dont la portée, en ce qui concerne « Bretton-Woods », est expressément limitée au contrôle de la « parité » des anciennes monnaies vis-à-vis du « dollar » et de la « livre » et plus particulièrement du « dollar », transformé en « étalon-roi ».

Le jour où la « monnaie intérieure » nouvelle dénommée « franc-régie » ou « florin-régie » ou « couronne-régie », ou « pengo-régie », etc., aurait, en fait, pris, à l'intérieur de chaque pays, une place prépondérante, les « importateurs » seraient en mesure de déclarer qu'ils ne sont plus acheteurs que si leurs vendeurs étrangers acceptent d'être payés, soit en totalité, ou pour un tiers ou la moitié, dans la nouvelle « monnaie » qui aurait fait ses preuves de « stabilité » qui, par la « confiance » qu'elle inspire aux usagers nationaux, serait de nature à inspirer également « confiance » aux créanciers étrangers, le « franc-régie », autrement dit « le franc-kil » étant offert à un taux de « change » moins désavantageux que celui consenti, fin décembre 1945, c'est-à-dire, au taux normal proposé par M. André Istel, dans sa Conférence du 21 octobre 1944 à la Sorbonne, sur « l'or et le franc », confirmé dans sa lettre au *Monde* du 12 janvier 1946, soit : 75 francs nouveaux pour le dollar et 300 francs nouveaux (francs-régie) pour la livre, en attendant des possibilités plus conformes à la valeur réelle du « franc français », au fur et à mesure du redressement de notre économie prouvé par l'accroissement graduel du chiffre aussi bien des tonnages transportés que des kilomètres parcourus sur tous les réseaux français.

Supposez que, demain, l'U. R. S. S., grosse productrice d'« or »... et de « platine », émette la prétention de créer un « bloc-rouble », pour faire opposition au « bloc-pound-dollar » qui vient de se constituer à Washington, sur les principes de « Bretton-Woods », en ralliant à ce « bloc-rouble » la totalité ou une partie des États qui sont, jusqu'ici, demeurés en dehors du « bloc-pound-dollar », la « monnaie-kil » intérieure, peu à peu élevée au rang supérieur de « monnaie-interkil » pourrait même avoir la prétention d'« unifier » tous ces « blocs », pour créer, enfin, une monnaie stable non plus seulement internationale, mais universelle : l'« Uni-kil ». C'en serait fait, ce jour-là, de la « Guerre des Monnaies ». Est-ce une « utopie » ? Toute la question est là.
