

publication trimestrielle

DOCUMENTATION EUROPÉENNE

série pédagogique

72/3

SOMMAIRE

La population de l'Europe

**La politique industrielle de la Communauté
2. Les propositions de la Commission**

Les ports : évolution et mutations

**Une bibliothèque de base sur l'unification
européenne (2)**

La population de l'Europe

Diverses procédures nationales doivent sans doute être menées à bonne fin dans les Etats signataires des accords d'adhésion pour que la transformation de la Communauté des Six en Communauté « à Dix » soit effective au 1^{er} janvier 1973. Il est cependant nécessaire de prendre conscience dès aujourd'hui de ce que peut représenter un tel élargissement. Croissance des populations depuis 1950, mouvement démographique naturel, migrations, vieillissement, importance et répartition de la population active : tels sont les principaux phénomènes étudiés ici, avec le souci de situer les pays membres de la Communauté et les Etats signataires du Traité d'adhésion dans leur contexte continental.

La politique industrielle de la Communauté

2. Les propositions de la Commission

Une première fiche a présenté la situation de l'industrie communautaire et les raisons qui justifiaient une action européenne en ce domaine. Le mémorandum publié en 1970 par la Commission européenne et analysé ici précise les solutions possibles et leurs moyens. Son actualité est renforcée par la conférence que la Commission vient d'organiser à Venise sur les finalités qualitatives du développement industriel.

Les ports d'Europe : évolution et mutations

Depuis 1939, le trafic des principaux ports européens a sensiblement augmenté. Mais des reclassements sont intervenus, en même temps que changeaient la nature et la répartition du trafic : le développement des ports est intimement lié à celui de l'ensemble de l'économie.

Propositions pour une bibliothèque de base sur l'unification européenne (II)

Nous achevons, avec des ouvrages publiés en langues allemande, néerlandaise et anglaise et présentés ici dans leur langue, cette petite bibliographie européenne. Le choix n'est nullement exhaustif et reste discutable. Chacun trouvera à le compléter selon ses orientations d'intérêt et ses préférences.

La population de l'Europe

L'entrée de nouveaux Etats membres dans la Communauté européenne modifiera profondément la géographie politique du continent, en même temps que le rapport des forces démographiques et économiques à l'échelle continentale, voire mondiale¹. La superficie des « Dix » atteint 1,8 million de km² (1,2 pour les « Six ») contre 9,4 pour les Etats-Unis et 22,4 — tout un continent — pour l'URSS. Mais l'ordre se renverse pour la population. En 1970, les « Dix » avaient 257 millions d'habitants contre 244 pour l'URSS et 205 pour les Etats-Unis, d'où une différence fondamentale quant à la densité de la population moyenne : « Dix » 139, USA 22, URSS 11 habitants au km² (163 pour les « Six »).

Les moyennes cachent des écarts régionaux bien plus importants encore. Il y a 383 habitants au km² aux Pays-Bas et 318 en Belgique, mais 12 seulement en Norvège, précédée par l'Irlande (42) et la France (93). Le Danemark avec 114 habitants au km² est plus près de la moyenne, qui est presque atteinte par le Luxembourg (131), tandis que l'Italie la dépasse sensiblement (181). Les deux autres pays de densité de population analogue se classent en troisième (RF d'Allemagne, 248) et quatrième positions (Royaume-Uni, 228 habitants au km²).

1950-1969

La *tendance démographique générale* est indiquée par les taux annuels de croissance de la population, pour la période 1950-1969. Plusieurs pays n'ayant pas encore publié les chiffres pour 1970 (recensements), on a retenu pour le tableau en annexe les estimations faites par l'ONU pour 1969. Les nouvelles dimensions de la construction européenne nous ont incité à élargir « l'horizon statistique », en tenant compte des données des pays tiers européens et, à titre de comparaison, des trois grandes nations développées : les Etats-Unis, l'URSS et le Japon.

L'analyse par groupes d'Etats sera d'ailleurs bien plus révélatrice que les chiffres nationaux ; on a donc, dans le tableau, ajouté des totaux pour les ensembles territoriaux suivants :

- la Communauté des « Six » ;
- les quatre pays en voie d'adhésion ;
- les « Dix » ;
- les neuf autres pays de l'Europe occidentale ;
- les mêmes pays et la Turquie ;
- les huit pays de l'Europe de l'Est ;

formant tous ensemble l'Europe, à l'exclusion de l'URSS.

Les pays retenus pourraient être groupés en cinq catégories, en fonction de l'ordre décroissant des taux de croissance (en italiques, les membres de la Communauté et les pays en voie d'adhésion) :

1. Taux de croissance *très élevé* (plus de 2 % par an) pour l'Albanie (3,80), la Turquie (3,37) et l'Islande (2,20). Les taux des deux premiers pays sont voisins de ceux de l'Afrique du Nord et du Moyen-Orient ; le cas de l'Islande est plus particulier.

2. Taux de croissance *élevé* (entre 1,2 et 1,8 %) pour les « Trois Grands » : USA (1,7), URSS (1,29) et Japon (1,23) et, en Europe, pour la Suisse (1,71), la Pologne (1,59), les Pays-Bas (1,43), la Yougoslavie (1,32), la Roumanie (1,27) et la RF d'Allemagne (1,22). Ces taux élevés sont dus à l'immigration en Suisse et en Allemagne, à l'accroissement naturel aux Pays-Bas.

3. Taux de croissance *moyen* (entre 0,66 et 1,04 %) pour dix pays européens proches de la médiane (Italie 0,78) et rangés dans l'ordre décroissant suivant : France (1,04), Bulgarie (0,87), Espagne (0,86), Tchécoslovaquie (0,82), Finlande (0,82), Italie (0,78), Luxembourg (0,76), Danemark (0,74), Suède (0,71) et Portugal (0,66).

4. Taux de croissance *médiocre* (de 0,16 à 0,61 %) pour six pays européens : Belgique (0,61), Grèce (0,57), Hongrie (0,55), Royaume-Uni (0,51), Norvège (0,50), Autriche (0,34).

5. Enfin, il n'y a que deux pays dont la population ait *diminué* : l'Irlande (-0,14) et l'Allemagne de l'Est (-0,33 %), toutes deux touchées par une émigration importante.

La moyenne annuelle de la Communauté des Six (1,0 %) correspond ainsi à celle des 29 pays européens, suivie de près par celle des pays de l'Est (1,0 % par an également, mais au total, pour 19 ans, 18,69 % contre 19,49 % pour les « Six » et 19,40 % pour l'Europe). Quant à lui, le groupe formé par les quatre pays en voie d'adhésion témoigne d'une vitalité démographique plus réduite (taux annuel de l'ordre de 0,5 % et, pour 19 ans, de 9,92 %), de sorte que les taux pour les « Dix » s'en trouvent abaissés (0,9 % par an, en tout : 16,77 %). Le taux moyen des neuf autres pays européens d'économie de marché se situe entre ceux des « Six » et des « Quatre » avec 0,8 % d'accroissement par an et 15,08 % pour la période de 19 ans. Ces chiffres sont évidemment augmentés si l'on inclut la Turquie dans le groupe des pays de l'Europe occidentale (total pour 10 pays : 1,4 % par an et 26,65 % pour 19 ans), ce qui reflète bien l'inconvénient de réunir dans un groupe plus étendu des pays de structure démographique aussi différente que la Turquie (taux de 3,37 %) et l'Autriche (0,34 %).

¹ Etude d'I. B. F. KORMOSS, Professeur au Collège d'Europe.

D'une décennie à l'autre

La comparaison de l'évolution démographique, entre des périodes plus courtes — 1950 et 1960 d'une part et 1960 et 1969 d'autre part — permet de mieux mesurer les possibilités d'évolution, qui, à l'échelle continentale, apparaissent très problématiques.

Le taux moyen annuel pour les 29 pays est de 0,95 % pour la première période et de 1 % pour la seconde. Il est difficile de déceler les raisons de ce très léger redressement, la moyenne continentale étant composée de tendances nationales et régionales contradictoires. Celles-ci s'équilibrent en grande partie et une hausse, même légère, du taux de croissance démographique d'un grand pays (par exemple du Royaume-Uni) peut suffire à modifier la tendance dite « continentale ».

Les données nationales sont plus révélatrices, du moins pour les pays peu étendus, où les différences régionales n'interviennent pas d'une façon sensible. Du point de vue de l'évolution des tendances démographiques d'une décennie à l'autre, nos pays se répartissent comme suit.

1. Une *stabilité remarquable* caractérise quatre pays européens dont les taux n'ont pas varié entre 1950-1960 et 1960-1969 : la Suisse (1,4 %) le Danemark (0,7 %), la Suède (0,7 %) et la Belgique (0,6 %). Il s'agit de pays de taille moyenne (entre 5 et 10 millions d'habitants), où la maturité économique et sociale va de pair avec un haut niveau de développement et l'absence de forts déséquilibres régionaux.

2. Dans onze pays, le taux de croissance est en *augmentation* (entre parenthèses, le taux pour 1950-1960, suivant celui de 1960-1969) : URSS 1,4 (1,1), France 1,2 (0,9), Espagne 1,0 (0,7), Italie 0,8 (0,7), Luxembourg 0,8 (0,6), Portugal 0,8 (0,5), Grèce 0,7 (0,5), Royaume-Uni 0,6 (0,4), Autriche 0,4 (0,2) et Irlande 0,3 (-0,6), Allemagne de l'Est enfin -0,1 (-0,5). Cette dernière est la seule à garder un taux négatif pour l'ensemble de la période de 19 ans et pour les deux décennies ; l'Irlande vient de dépasser d'un grand pas le seuil minimal de la vitalité démographique. Ce progrès est plus modeste pour l'Autriche et le Royaume-Uni, mais le point de départ était moins bas, surtout pour ce dernier pays.

A part le Luxembourg, qui, en raison du flux d'immigrants, se situe désormais aux alentours de la médiane, et l'URSS, où le progrès démographique est sans doute le signe d'une amélioration des conditions économiques et sociales, les autres pays ou groupes appartiennent entièrement (Portugal, Espagne, Grèce) ou partiellement (France, Italie) à l'Europe méridionale. Ici aussi, le redressement économique peut exercer une influence favorable sur la démographie qui avait considérablement faibli après la dernière guerre. En effet, le mythe de la natalité méridionale débordante appartient à la période d'avant-guerre : entre 1950 et 1960, 34 provinces italiennes sur 92, 18 provinces espagnoles sur 50, 15 départements français (dont 11 situés dans le Midi) avaient vu leur population diminuer.

3. Dans une troisième catégorie se classent les quinze autres pays européens, les Etats-Unis et le Japon, avec une *diminution* des taux de croissance démographique d'une décennie à l'autre. Les raisons de cette évolution semblent être multiples, et, pour les déceler, il faut reprendre les cinq groupes constitués précédemment pour l'examen de toute la période 1950-1969.

a) Les pays à taux de croissance très élevés, et notamment l'Albanie et la Turquie, ont une structure démographique où prédominaient les familles nombreuses d'agriculteurs ; à la suite du début de l'industrialisation, la part du secteur primaire diminue au profit du secondaire et l'on note corrélativement une baisse des taux de natalité, dont l'effet est renforcé par les migrations vers les centres urbains ou les pays industriels.

b) Parmi les pays à taux élevé, les Etats-Unis vivent la fin du « baby boom » (de 1,9 à 1,4 %) alors que la baisse très limitée aux Pays-Bas (de 1,4 à 1,3 %), rappelle, à un niveau de natalité supérieur, la stabilité, déjà évoquée

pour la Suisse, la Suède, le Danemark et la Belgique, plutôt que l'amorce d'une nouvelle tendance.

c) Dans le sous-groupe suivant, caractérisé par un taux moyen, nous trouvons huit pays dont deux, la RF d'Allemagne et le Japon, présentent la même tendance (baisse de 1,2 à 1,1 %) alors que la baisse est plus forte pour la Roumanie et la Yougoslavie (respectivement, de 1,4 à 1,1 % et de 1,4 à 1 %).

En Pologne, la chute est bien plus brutale (de 1,9 à 1,1 %), par suite, notamment, de la légalisation de l'avortement, succédant à la pression démographique des classes très nombreuses nées après la guerre et entrant dans l'âge actif. Cependant, le taux de croissance reste globalement satisfaisant, même pour la deuxième période.

La Bulgarie, à un niveau inférieur, semble également prémunie contre l'effondrement démographique (baisse de 0,9 à 0,8 %). La tendance pour deux autres pays de l'Est (Roumanie et Yougoslavie) se situe entre celles de la Pologne et de la Bulgarie. Quant aux pays occidentaux répertoriés dans ce sous-groupe, les changements, tout en étant négatifs, sont moins alarmants (Norvège, baisse de 1,0 à 0,8 % et Finlande, de 0,9 à 0,7 %).

d) Le sous-groupe à taux de croissance médiocre comprend les deux pays du Danube moyen, la Tchécoslovaquie (chute de 0,9 à 0,6 %) et la Hongrie (de 0,7 à 0,3 %), où la moyenne est très réduite et cache, pour des périodes plus courtes, des taux négatifs. Troisième pays issu de l'ancienne « Double Monarchie », l'Autriche semble avoir surmonté la stagnation enregistrée pour 1950-1960, en passant de 0,2 à 0,4 %.

e) Quant au sous-groupe des pays à taux de croissance négatif, l'Allemagne de l'Est est seule à s'y trouver aussi bien pour les décennies que pour la période de 19 ans ; la place occupée entre 1950 et 1960 par l'Irlande est prise par Malte entre 1960 et 1969.

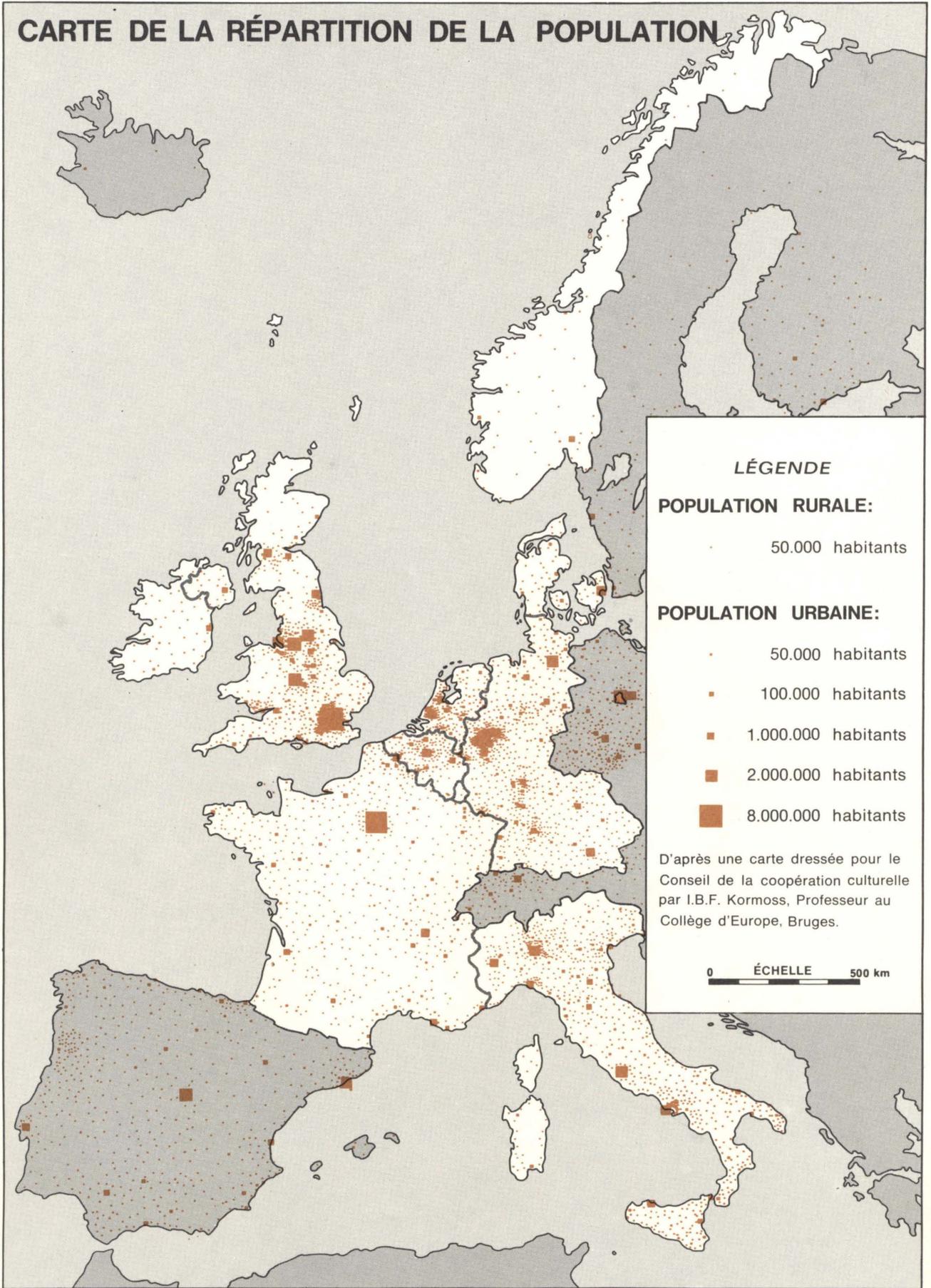
Au terme de l'analyse tendancielle des deux décennies, on constate ainsi que les taux cumulés des « Six » correspondent à 9,27 % entre 1950 et 1960 et 9,35 % entre 1960 et 1969, soit un taux annuel en légère augmentation (de 0,9 à 1 %). Pour les quatre pays en voie d'adhésion, la tendance à la hausse est plus prononcée (de 3,94 à 5,57 % au total, et de 0,4 à 0,6 % par an), mais le point de départ est bien plus bas. Les « Dix » passent ainsi de 7,75 à 8,37 %, ou, par an, de 0,8 à 0,9 %. Pour les neuf pays de l'Europe occidentale « non communautaire », les taux passent de 6,38 à 8,17 % ou, par an, de 0,6 à 0,9 %, tandis que pour les huit pays de l'Est, la tendance est à la baisse (10,85 % entre 1950 et 1960 et 7,06 % entre 1960 et 1969, soit par an 1,1 et 0,8 %).

Tous les ensembles régionaux de l'Europe occidentale accusent donc entre les deux décennies une augmentation de la population, avec des taux relativement plus élevés pour les « Six ». A l'inverse, les pays de l'Est, partant d'une croissance démographique forte tout de suite après la guerre, ont vu leur élan diminuer, d'une façon drastique pour certains d'entre eux, mais sensible pour tous. La moyenne de ce groupe est bien en dessous de 1 %, valeur médiane pour la période 1960-1969 en même temps que moyenne européenne. C'est un des enseignements majeurs de l'évolution du taux de croissance brut des pays européens.

Migrations

Pour une approche plus approfondie, il serait opportun de séparer les composantes du mouvement démographique : d'une part les effets des *mouvements démographiques* (mortalité et natalité, ou mieux fécondité), et d'autre part les *mouvements migratoires*. Déjà traditionnels dans certains pays avant la deuxième guerre mondiale (emploi de travailleurs polonais dans les régions minières de la France, etc.) ces mouvements se sont nettement étendus après la guerre, en commençant par les « per-

CARTE DE LA RÉPARTITION DE LA POPULATION



Pays ^a	Population (1000)			Taux de croissance						Densité hab./km ²		Taux brut de reproduction		Population de + de 65 ans				Population active (%) 1969			
	1950	1960	1969	1950-1960	par an	1960-1969	par an	1950-1969	par an	1950	1969	année		%	rang	%	rang	agric.	indust.	tertiaire	chômage
Belgique	8 639	9 153	9 646	5,9	0,6	5,3	0,59	11,6	0,61	283,1	316,1	1968	1,16	15,15	6	11,04	5	5,07	43,80	48,80	2,33
RF Allemagne	47 607	53 373	58 707	12,1	1,2	9,9	1,1	23,3	1,22	192,0	236,7	1968	1,16	15,47	3	10,89	6	9,56	48,79	40,98	0,67
France	41 934	45 542	50 320	8,6	0,9	10,4	1,2	19,9	1,04	76,6	91,9	1968	1,26	15,34	4	9,82	11	14,67	39,85	43,82	1,65
Italie	46 272	49 361	53 170	6,6	0,7	7,7	0,8	14,9	0,78	153,6	176,5	1966	1,23	11,56	16	8,52	18	20,81	41,63	34,14	3,42
Luxembourg	295	314	338	6,4	0,6	7,6	0,8	14,5	0,76	114,0	130,7	1968	1,03	13,83	10	10,57	7	11,60	45,65	42,75	0
Pays-Bas	10 114	11 480	12 873	13,5	1,4	12,1	1,3	27,2	1,43	300,9	382,9	1968	1,32	10,96	17	8,88	15	7,55	41,03	50,02	1,40
<i>Total des « Six »</i>	154 861	169 223	185 054	9,27	0,9	9,35	1,0	19,49	1,0	126,8	151,6										
Danemark	4 271	4 581	4 891	7,2	0,7	6,7	0,7	14,5	0,74	99,1	113,5	1967	1,16	12,83	12	10,49	8	11,73	38,12	49,08	1,07
Grande-Bretagne	50 616	52 539	55 534	3,7	0,4	5,7	0,6	9,7	0,51	207,4	227,5	1968	1,23 ^b	15,25 ^b	5 ^b	9,85 ^b	10 ^b	2,87	45,88	49,20	2,05
Irlande	3 006	2 834	2 921	-5,7	-0,6	3,0	0,3	-2,8	-0,14	42,7	41,5	1968	1,84	12,16	15	10,33	9	26,9	28,1	39,8	5,2
Norvège	3 265	3 586	3 851	9,8	1,0	7,3	0,8	9,6	0,5	10,0	11,8	1969	1,32	14,28	8	11,23	3	14,56	36,45	47,92	1,07
<i>Total des « Quatre »</i>	61 158	63 540	67 197	3,94	0,4	5,75	0,6	9,92	0,5	89,8	98,6										
<i>Total des « Dix »</i>	216 019	23 763	252 251	7,75	0,8	8,37	0,9	16,77	0,9	113,6	132,6										
Autriche	6 939 ^c	7 081	7 373	2,2	0,2	4,1	0,45	6,25	0,34	76,0	87,9	1968	1,26	16,17	2	11,22	4	18,85	39,34	40,40	1,41
Finlande	4 064	4 449	4 703	9,4	0,9	5,7	0,7	15,7	0,82	12,0	13,9	1967	1,09	10,03	21	6,39	25	23,83	33,66	39,66	2,85
Grèce	7 960	8 327	8 835	4,6	0,5	6,1	0,7	10,9	0,57	60,3	66,9	1968	1,17	10,55	18	8,60	16	48,12	20,36	27,48	4,04
Islande	143	176	203	23,0	2,3	15,3	1,7	41,9	2,2	1,3	1,9	1968	1,49	9,38	24	7,74	21	—	—	—	—
Malte	313	329	323	5,1	0,5	-1,8	-0,2	3,1	0,16	990,5	1 022,1	1968	1,03	9,11	26	7,95	20	—	—	—	—
Portugal	8 490	8 921	9 560	5,0	0,5	7,1	0,8	12,6	0,66	92,3	103,9	1968	1,36	10,04	20	7,27	24	32,27	36,21	31,52	—
Espagne	28 287	30 128	32 949	6,5	0,7	9,3	1,0	16,4	0,86	56,0	65,2	1968	1,38	10,42	19	8,09	19	31,16	35,64	31,25	1,95
Suède	7 017	7 480	7 978	6,5	0,7	6,6	0,7	13,6	0,71	15,6	17,7	1967	1,10	14,52	7	11,85	2	8,61	39,61	49,88	1,90
Suisse	4 694	5 351	6 224	14,0	1,4	16,3	1,8	32,5	1,71	113,6	150,7	1968	1,12	13,04	11	9,41	13	7,84	52,20	39,96	—
<i>Total des « Neuf »</i>	67 907	72 242	78 148	6,38	0,6	8,17	0,9	15,08	0,8	39,0	44,8										
Turquie	20 935	27 561	34 375	31,6	3,2	24,7	2,7	64,1	3,37	26,8	44,0							74,63	10,92	14,45	—
<i>Total « 9 » + Turquie</i>	88 842	99 803	112 523	12,33	1,2	12,74	1,4	26,65	1,4	35,2	44,6										
Albanie	1 200	1 607	2 075	33,9	3,4	—	3,2	72,9	3,8	41,7	72,1										
Bulgarie	7 235	7 867	8 434	8,7	0,9	7,2	0,8	16,5	0,87	65,2	76,0	1966	0,98	9,59	22	7,38	22				
Tchécoslovaquie	12 197 ^d	13 654	14 148	(11,9)	0,2	5,5	0,6	18,2	0,82	95,0	112,7	1967	1,02	12,18	14	8,54	17				
RDA	(17 313) ^e	16 164	15 993	-6,6	-0,5	-1,0	-0,1	—	-0,33	161,5	148,2	1968	1,12	17,50	1	12,79	1				
Hongrie	9 313	9 999	10 295	7,3	0,7	2,9	0,3	10,5	0,55	100,1	110,6	1968	1,01	12,58	13	9,64	12				
Pologne	24 977	29 703	32 555	18,9	1,9	9,6	1,1	30,3	0,17	79,9	104,1	1968	1,09	9,24	25	6,15	27				
Roumanie	16 094	18 403	20 010	14,3	1,4	8,7	1,0	24,3	1,27	67,7	84,2	1969	1,56	9,51	23	7,30	23				
Yougoslavie	16 250	18 538	20 351	14,0	1,4	9,7	1,1	25,2	1,32	63,5	79,5	1967	1,25	8,28	27	6,22	26				
<i>Total des « Huit »</i>	104 579	115 935	124 131	10,85	1,1	7,06	0,8	18,69	1,0	82,1	97,5										
<i>TOTAL des groupes ci-dessus</i>	409 440	448 501	488 905	9,54	0,95	9,00	1,0	19,40	1,0	71,9	85,8										
Etats-Unis	151 689	180 670	203 213	19,1	1,9	12,4	1,4	33,9	1,78	16,2	21,7							4,46	32,52	59,51	3,51
URSS	193 000	214 400	240 567	11,0	1,1	12,2	1,4	24,6	1,29	8,6	10,7							11,95	42,52	45,53 ^f	—
Japon	82 900	93 200	102 321	12,4	1,2	9,7	1,1	23,4	1,23	224,1	276,6							18,56	34,66	45,66	1,12

^a Non compris : petits pays tels que Monaco, Andorre, etc. ; Berlin, Feroë et Groenland, départements français d'outre-mer.

^b Angleterre et Pays de Galles seulement

^c 1951

^d 1947

^e 1946

^f 1967

sonnes déplacées » originaires des pays de l'Europe de l'Est, suivies ensuite par les Italiens du Sud, les Espagnols, les Yougoslaves, les Turcs, les Nord-Africains, etc. Cet afflux dans des régions situées en général au nord des Alpes a contribué (ou est en train de le faire) à transformer non seulement les structures démographiques et de l'emploi, mais aussi, dans une certaine mesure, le mode de vie même des populations autochtones, évolution traduite en Suisse par le terme d'« Überfremdung ».

Pourtant, s'agissant des migrations, et comme il ressort d'une récente publication de l'Office statistique des Communautés européennes², les données ne sont même pas comparables entre les relevés et projections des cinq pays analysés, et cela après une coopération statistique commencée depuis la création de la CEECA. Les difficultés sont, bien entendu, encore plus grandes pour les pays « non communautaires » membres de l'OCDE ou non.

Retenons ici simplement, et à titre d'information, la moyenne annuelle de l'immigration nette pour la RF d'Allemagne : 246 000 personnes (moyenne de 1964 à 1968), la France : 105 000 (moyenne de 1960 à 1968), les Pays-Bas : 7 200 (moyenne 1960-1968), la Belgique 21 000 (moyenne 1960-1968, contre 13 000 personnes pour 1950-1968).

Mouvement démographique naturel

Quant au *mouvement démographique naturel*, il nous semble opportun, afin de diminuer la masse statistique, de ne retenir qu'un indicateur, à savoir le *taux brut de reproduction* des femmes. Un taux égal à l'unité signifie que la population considérée reste stable. En dessous de ce chiffre, sa vitalité ne suffit pas à combler les pertes. Cet indice a été calculé par les experts du Centre d'Etude de la Population et de la Famille (Bruxelles) en vue de la Conférence démographique européenne organisée en septembre 1971 sous l'égide du Conseil de l'Europe³. L'analyse s'étend à l'ensemble de l'Europe, à l'exception de l'Albanie, de l'URSS et de la Turquie et pour des années de référence s'échelonnant de 1966 à 1969.

Par ordre décroissant de valeur, on trouve ainsi :

1. En tête, avec un taux de 1,84, l'Irlande dont les forces naturelles ne sont pas atteintes, bien au contraire ; la situation démographique défavorable y est donc due à l'émigration, par suite des difficultés économiques et notamment du manque d'emplois.

2. Un deuxième groupe présente des taux allant de 1,32 à 1,56 : Roumanie 1,56, Islande 1,49, Espagne 1,38, Ecosse 1,36, Portugal 1,36, Pays-Bas et Norvège 1,32. Ces taux élevés semblent assurer une dynamique démographique en Norvège, aux Pays-Bas et surtout en Islande, et un redressement en Roumanie (si les taux des années à venir correspondent à celui de 1969). Enfin, l'Ecosse, analysée ici séparément, témoigne d'une vitalité contrebalancée par l'émigration : sur les cartes de l'évolution de la population⁴, l'Ecosse présente en effet un taux négatif, à l'exception du sillon central Glasgow-Edimbourg.

3. Groupés autour de la médiane (1,17), neuf pays forment une catégorie d'intérêt tout particulier. D'abord, parce que le groupe est compact (entre 1,16 et 1,26) avec des taux identiques pour certains pays ; ensuite parce que la tendance la plus récente que reflètent ces données apporte

² *Statistiques sociales 4-1970. Population et population active*, Luxembourg, janvier 1971.

³ H. DAMAS et R. LESTHAEGE : « Les composantes du vieillissement ou du rajeunissement des populations européennes », *Population et Famille - Bevolking en Gezin*, Bruxelles, mars 1971, pp. 1-83.

⁴ Carte dressée pour le Comité de Coopération culturelle du Conseil de l'Europe et publiée en 1968 comme annexe au rapport de l'Assemblée consultative : *Aménagement du territoire : problème européen*, 146 p.

des corrections importantes à l'évolution constatée entre les deux décennies, et témoigne, à ce titre, de la sensibilité de la démographie, d'une part, et du danger des généralisations trop rapides, d'autre part. En fait, la position des différents pays ne rappelle nullement les catégories tendancielle relevées plus haut : Autriche et France 1,26, Yougoslavie 1,25, Italie et Angleterre et Pays de Galles 1,23, Grèce 1,17, RF d'Allemagne, Belgique et Danemark 1,16.

Ces deux derniers pays se signalaient déjà par une stabilité commune des taux de croissance démographique d'une décennie à l'autre, et il en allait de même pour la RF d'Allemagne, en faisant abstraction de l'immigration. Ces pays sont rejoints, voire dépassés, quant aux taux bruts de fécondité, par la Grèce et l'Italie et par l'Angleterre et Pays de Galles où le ralentissement de la croissance naturelle semble prendre fin. La France, en tête du groupe, garde une fécondité satisfaisante ; de même l'Autriche, dont nous avons noté les bas taux de croissance et qui esquisse un mouvement en avant. Enfin, la Yougoslavie, seul pays de l'Est dans ce groupe, maintient sa position nataliste.

Cette catégorie réunit quatre pays de la Communauté des Six et deux pays en voie d'adhésion. Compte tenu de la composition des deux premiers groupes dans lesquels se rangent les Pays-Bas, la Norvège, l'Ecosse et l'Irlande, les « Dix », à l'exception du Luxembourg, se caractérisent donc par un taux de reproduction excellent ou satisfaisant (à peine inférieur d'un centième à la médiane).

4. Cinq pays enregistrent des taux brut de reproduction modérés : Allemagne de l'Est et Suisse 1,12, Suède 1,10, Finlande et Pologne 1,09. On l'a vu plus haut, le taux de croissance démographique de la Pologne reste satisfaisant pour la période 1960-1969. Son taux de reproduction peu élevé, mais positif, semble permettre à l'Allemagne de l'Est de retrouver une allure démographique plus normale, compte tenu de l'arrêt forcé des départs vers la RF d'Allemagne.

5. Enfin, un dernier groupe réunit trois pays de l'Est qui ne pratiquent pas une politique nataliste, et deux pays occidentaux dont le nombre d'habitants peu élevé permet difficilement des comparaisons valables avec des pays plus peuplés : Malte et Luxembourg 1,03, Tchécoslovaquie 1,02, Hongrie 1,01, Bulgarie 0,98.

Viellissement

L'examen de la répartition de la population par *segments d'âge* est le corollaire indispensable de toute étude démographique. Nous nous contenterons ici de mesurer le vieillissement des populations, en prenant pour base le nombre d'hommes et de femmes âgés de 65 ans et plus. Ce vieillissement a d'importantes conséquences sur le plan socio-économique. L'accroissement du nombre des inactifs fait reposer sur un nombre d'actifs plus réduit les charges du progrès social. Celui-ci risque d'en être d'autant plus ralenti que se développe, plus subtilement, un climat peu favorable au dynamisme, notamment sur le plan économique.

Sous ce rapport, les pourcentages nationaux varient du simple au double (femmes de 8,28 à 17,50 %, hommes de 6,15 à 12,79 %), de l'Allemagne de l'Est, dont le vieillissement est le plus accentué, à la Yougoslavie (femmes) et à la Pologne (hommes) qui présentent les cohortes les plus jeunes. Pour les « Six », l'ordre décroissant des valeurs indique les séries suivantes (entre parenthèses le rang parmi les 27 populations européennes retenues) :

Femmes : Allemagne 15,47 (3^e), France 15,34 (4^e), Belgique 15,15 (6^e), Luxembourg 13,83 (10^e), Italie 11,56 (16^e) et Pays-Bas 10,96 (17^e).

Hommes : Belgique 11,04 (5^e), Allemagne 10,89 (6^e), Luxembourg 10,57 (7^e), France 9,82 (11^e), Pays-Bas 8,88 (15^e) et Italie 8,52 (18^e).

Les séries correspondantes montrent que la population des pays en voie d'adhésion est plus vieillie, à l'exception de celle de l'Ecosse (hommes) :

Femmes : Angleterre et Pays de Galles 15,25 (5^e), Norvège 14,28 (8^e), Ecosse 13,99 (9^e), Danemark 12,83 (12^e) et Irlande 12,16 (18^e).

Hommes : Norvège 11,23 (3^e), Danemark 10,49 (8^e), Irlande 10,33 (9^e), Angleterre et Pays de Galles 9,85 (10^e), Ecosse 9,29 (14^e).

Population active

La jeunesse ou le vieillissement de la population, la prolongation des études et l'âge de la retraite, les occasions d'emploi offertes spécialement aux femmes, tous ces facteurs rendent compte de l'importance plus ou moins grande de la population active. La population active des « Six » (chiffres de 1970) représente 39,84 % de leur population totale. Des taux supérieurs sont observés en Allemagne (43,65 %), au Luxembourg (42,35 %) et en France (41,02 %). La Belgique (39,45 %), l'Italie (35,60 %) et les Pays-Bas (35,28 %) se situent à un niveau inférieur. La population active des pays en voie d'adhésion est, en moyenne, plus importante : Danemark 47,23 % en 1969, Royaume-Uni 45,69 % en 1970, mais Norvège 38,69 % et Irlande 38,31 % en 1969. On peut estimer qu'en 1969, 39,72 % des Américains et 49,77 % des Japonais étaient actifs.

Voici la répartition de cette population active par grands secteurs, sur la base des données de l'OSCE.

En ce qui concerne les « Six » les valeurs extrêmes étaient les suivantes en 1970 :

Agriculture : maximum en Italie (18,99 %), minimum en Belgique (4,73 %).

Industrie : maximum en Allemagne (49,32 %), minimum aux Pays-Bas (36,44 %).

Tertiaire (services) : maximum aux Pays-Bas (50,86 %), minimum en Italie (35,49 %).

Chômage : maximum en Italie (3,09 %), minimum au Luxembourg (0 %).

Pour les quatre pays en voie d'adhésion (chiffres de 1969, sauf pour la Grande-Bretagne : 1970), on trouve :

Agriculture : maximum en Irlande (26,90 %), minimum en Grande-Bretagne (2,81 %).

Industrie : maximum en Grande-Bretagne (46,01 %), minimum en Irlande 28,15 %).

Tertiaire : maximum au Danemark (49,07 %), minimum en Irlande (39,76 %).

Chômage : maximum en Irlande (5,18 %) minimum en Norvège (1,07 %).

Si nos pays sont encore loin de la « tertiarisation » des Etats-Unis (59,51 % des actifs sont employés dans les services), la Belgique approche du taux américain (4,46 %) pour les agriculteurs ; en Grande-Bretagne, ce secteur s'est déjà contracté bien au-delà. Nos pays, marqués par les structures traditionnelles de l'époque « charbon-acier », comptent encore entre 38 et 49 % de travailleurs industriels dans leur population active, alors que ce taux est descendu aux Etats-Unis à 32,52 % contre 42,52 % en URSS et 34,66 % au Japon, où subsiste un secteur agricole important qui explique également l'exception irlandaise.

La politique industrielle de la Communauté

2. Les propositions de la Commission

Une fiche précédente a décrit les incertitudes qui pèsent sur l'avenir des industries européennes. Leur prospérité ou leur autonomie risquent d'être menacées, faute d'avoir exploité l'occasion d'atteindre, grâce à une évolution communautaire, une échelle économique suffisante. Stimulant commercial évident, le Traité de Rome n'a pas encore réussi à ébranler toutes les vieilles habitudes de cloisonnement national. Analysant les insuffisances de la situation actuelle, le Mémoire sur la politique industrielle de la Communauté, présenté en 1970 par la Commission au Conseil des Ministres, propose un ensemble de solutions possibles dont on trouvera ci-dessous un résumé.

Pour une industrie véritablement communautaire

Une concurrence vraiment ouverte entre l'ensemble des entreprises de la Communauté se heurte à une foule d'obstacles insidieux mais efficaces, qui persistent après la suppression des barrières douanières. La Commission insiste sur la nécessité de démanteler aussi vite que possible ce protectionnisme indirect.

L'harmonisation juridique, fiscale et financière

On ne saurait attendre un développement convenable des sociétés transnationales européennes sans un statut de société européenne, qui n'existe pas encore. Même les modalités de simple rapprochement actuellement utilisées (accords contractuels de coopération, formes diverses de « communautés d'intérêts »...) sont gênées par les lacunes des droits nationaux. L'association d'entreprises publiques dans des sociétés multinationales, pour réaliser certains objectifs communs, exige l'appareil lourd et complexe d'un traité international réglant leur statut et leurs conditions de fonctionnement. Il existe bien un statut d'« entreprise commune », plus souple et plus élaboré, mais seulement dans le domaine nucléaire (traité d'« Euratom »).

Aussi la Commission estime-t-elle nécessaires :

- l'achèvement des travaux relatifs au statut de société européenne et l'adoption rapide de ce statut, dont

l'influence psychologique sur les chefs d'entreprises serait considérable ;

- l'élaboration par tous les Etats membres d'un « droit des groupes d'entreprises », comme en Allemagne ;
- le rapprochement des législations nationales relatives au droit des sociétés ;
- l'extension à certains secteurs autres que le nucléaire du statut d'entreprise commune ;
- l'adoption par tous les Etats membres d'un statut de groupement d'intérêt économique, comme en France.

La lourdeur et les disparités des régimes fiscaux constituent un autre obstacle à des restructurations transnationales. Parmi les mesures d'harmonisation fiscale étudiées, un intérêt particulier est attaché au report dans le temps du très lourd coût fiscal (souvent prohibitif) des fusions et apports d'actif, et à l'élimination des doubles impositions dans les cas de prises de participation.

L'élargissement du marché des capitaux aux dimensions de la Communauté pourrait améliorer les conditions de financement des entreprises. Malgré un développement assez satisfaisant, les disponibilités financières globales risquent d'être limitées par le cloisonnement de ces marchés à l'intérieur de la Communauté, par l'importance des ponctions faites par les autorités publiques, et par le drainage de l'épargne au profit d'entreprises de pays tiers par l'intermédiaire des euro-émissions et des fonds de placement. La Commission souhaite qu'un volume accru de capitaux provenant d'euro-émissions soit mis par les institutions spécialisées de crédit à la disposition des entreprises de la Communauté. Elle rappelle aussi la nécessité d'une modernisation des mécanismes et de l'appareil bancaires et

financiers de la plupart des Etats membres. Mais l'interpénétration très souhaitable des marchés financiers nationaux (dont l'élargissement de la Communauté pourrait atténuer l'ampleur des perturbations) suppose la stabilité des taux de change et donc l'élaboration d'une politique monétaire communautaire.

La suppression des entraves techniques

Les normes industrielles, les prescriptions publiques concernant notamment le contrôle de la qualité et la protection des consommateurs, varient sensiblement d'un pays à l'autre, et l'évolution technique accélérée enrichit sans cesse une réglementation déjà fort touffue. Les disparités des définitions qualitatives entravent gravement les échanges et pèsent sur la rentabilité des entreprises industrielles qui doivent adapter leur production exportable à des exigences différenciant d'un Etat à l'autre.

Pour remédier à cette situation, la Commission préconise la création, actuellement à l'étude, d'un Bureau communautaire de référence, ainsi qu'une procédure d'élaboration immédiate, à chaque suggestion d'un Etat membre, d'une directive communautaire définissant les principes auxquels doivent obéir les normes et les prescriptions. Elle propose aussi d'admettre automatiquement la reconnaissance réciproque des contrôles exécutés dans un pays dès que certaines conditions sont réunies.

La nécessité d'un allègement et d'une accélération des procédures dans ce domaine est d'autant plus pressante que le progrès technique soulève le *problème des nuisances* de toutes sortes, qui, sans effort d'harmonisation, font foisonner une nouvelle génération de prescriptions et de contrôles nationaux. On risque de se trouver à brève échéance devant des interdictions plus discriminatoires que les contingents de jadis. De plus, cette absence de coopération multiplie les lacunes et les inconséquences pratiques : les atteintes au milieu naturel sont indifférentes aux frontières ; la pollution des eaux ou la destruction de l'équilibre naturel dans un bassin fluvial partagé entre plusieurs Etats est une affaire internationale.

Aussi la Commission insiste-t-elle pour que la réglementation actuellement en gestation en matière de nuisances, de sécurité et de protection du milieu fasse l'objet d'une coordination rigoureuse entre tous les Etats membres. Elle suggère que l'une des premières attributions du futur Bureau communautaire de référence pourrait être d'élaborer une méthode commune d'analyse et de définition des prescriptions.

Pour l'élimination des réflexes nationalistes

Autant que de progrès institutionnels, l'évolution industrielle de la Communauté a besoin d'une transformation des mentalités. Gouvernants et gouvernés ont partout beaucoup de mal à penser l'activité et le devenir économiques en termes d'espace communautaire. Comme il n'y a pas d'évolution sans risques ni déséquilibres, les responsables ont le réflexe de protéger le plus possible le *statu quo* national, et la crainte de voir les centres de décision de certaines grandes entreprises se déplacer hors du territoire national a joué contre la formation de groupes multinationaux.

Ce nationalisme économique instinctif se manifeste avec l'évidence la plus criante dans le domaine des *marchés publics*, au mépris même de la légalité communautaire. Les marchés publics jouent un rôle économique important pour certaines activités, et la tentation est grande d'user de procédures (notamment le marché de gré à gré, de plus en plus fréquent) qui permettent, en fait sinon en droit, de les réserver aux entreprises nationales. La France a publié des renseignements précis qui donneront un exemple : les marchés publics y absorbaient en 1962 plus de la moitié de la consommation totale dans trois branches : construction aérospatiale (99,6 %), gaz naturel (67,3 %) et construction

navale (59,1 %), et entre le quart et la moitié dans cinq autres branches (bâtiment et travaux publics, matériel électronique, charbon, transports maritimes et aériens, et matériel électrique). Or, malgré de faibles progrès, la part des marchés publics passés avec des fournisseurs étrangers n'était encore en 1967 que d'à peine 1 %, dont 0,51 % pour les autres pays de la Communauté. Il faut rappeler aux Etats signataires du Traité de Rome les obligations de celui-ci.

Les grandes lignes d'une politique industrielle

La simple addition de plusieurs puissances industrielles moyennes ne faisant pas une grande puissance, la Communauté n'accédera au rang qu'elle peut ambitionner que grâce à des structures économiques plus cohérentes, ce qui implique une politique industrielle commune. Et celle-ci doit de plus en plus s'orienter vers des *objectifs* non seulement quantitatifs, mais aussi *qualitatifs*, notamment :

- L'amélioration des conditions et de la *dignité du travail* et surtout du travail manuel, si l'on veut éviter que les jeunes se détournent des professions industrielles, principales créatrices de richesses.
- Une *participation* plus active des travailleurs à la définition des objectifs de développement et à la vie des entreprises.
- La stimulation de l'*initiative* privée et la sauvegarde des règles de libre concurrence, les nécessités du profit n'étant nullement en contradiction avec l'objectif précédent, mais complémentaires.
- La *protection du milieu naturel*.

En outre, les choix devront tenir compte d'autres nécessités :

- Il est indispensable de faire enfin participer l'*enseignement* au processus de l'intégration communautaire.
- Il est nécessaire aussi de concevoir tout développement économique comme permettant une *répartition plus harmonieuse des richesses* dans l'ensemble du monde.

La restructuration des entreprises

On a déjà vu les nombreuses insuffisances dans ce domaine, et quelques-unes des solutions préconisées par la Commission. Celle-ci souhaite qu'une coopération étroite s'organise entre tous les organismes publics ou privés qui s'attachent à promouvoir le regroupement des entreprises. Dès à présent la Banque Européenne d'Investissement pourrait y apporter sa contribution financière.

Mais toute mesure d'aide communautaire aux restructurations devrait obéir à des limites strictes, afin de ne pas présenter un caractère discriminatoire, et de ne pas être réservée aux plus grandes entreprises. Une politique industrielle saine doit s'appuyer sur un ensemble vigoureux d'*entreprises moyennes* qui se révèlent souvent plus dynamiques, plus adaptables, plus promptes à saisir les occasions nouvelles ou à exploiter les innovations que les très grandes entreprises.

L'exploitation industrielle de l'*innovation* est en effet un facteur déterminant de la réussite. La Commission recommande une action communautaire pour mieux intégrer prévisions techniques et prévisions économiques, pour développer les liaisons et répartir les tâches entre les divers centres de recherches, et pour améliorer la diffusion des connaissances techniques dans l'ensemble de la Communauté.

Accroître l'efficacité et la compétitivité demande aussi des progrès dans la *gestion* et dans l'*encadrement*. Ceci est d'abord l'affaire des industries et des entrepreneurs eux-

mêmes. Du moins la Commission tient-elle à rappeler l'importance d'une meilleure adaptation psychologique et d'une formation intellectuelle plus délibérément orientée vers la maîtrise des problèmes de marché (plus que des problèmes de production). Elle déplore l'insuffisance des centres spécialisés de formation à la gestion, comme leur médiocre ouverture internationale, et la coupure qui persiste trop entre les « business schools » européennes et l'enseignement universitaire.

Remodelage et redistribution des activités

Il faut chercher les moyens susceptibles à la fois de faciliter les transformations et les transferts incessants qu'exige l'évolution, et de rendre moins douloureux les effets sociaux de cette mobilité.

Les changements d'affectation de la main-d'œuvre sont en effet aussi massifs que constants. Au cours des 10 années 1958-1968, plus de 5 millions d'emplois agricoles ont été supprimés, près de 600 000 postes dans les industries extractives, plus d'un million d'emplois dans les seules industries manufacturières (dont 477 000 dans l'industrie textile), tandis que 3 millions d'autres étaient créés (dont 1 600 000 dans les constructions mécaniques et 620 000 dans la chimie), les créations nettes d'emplois étant encore plus considérables dans le secteur tertiaire. Et encore ces chiffres globaux masquent-ils les changements à l'intérieur de chaque branche particulière et qui doivent porter sur plusieurs centaines de milliers de personnes chaque année.

Les mutations d'emploi ne s'analysent pas seulement en termes numériques ; l'évolution de la qualification professionnelle dans un même secteur ou une même entreprise constitue, elle aussi, un facteur considérable de changement et de progrès, qu'il convient d'aider.

Tous les gouvernements influent, directement ou indirectement, par des actions sectorielles, sur l'évolution des productions et des structures industrielles. Il s'agit souvent de transferts de fonds au profit soit de productions naissantes, dont on escompte un développement rapide — les « secteurs de pointe » —, soit de secteurs en déclin, dont on redoute qu'ils soient générateurs de troubles. Une telle conception a de moins en moins de sens. Les conditions de production ou de concurrence risquent de rendre rapidement caduques les productions les mieux assurées, si les efforts de modernisation ou de diversification ne sont pas accomplis à temps. L'innovation pénètre partout et peut provoquer la renaissance de productions considérées comme sans avenir. La distinction entre les secteurs en déclin, les secteurs d'avenir à stimuler et les autres secteurs, devient donc hasardeuse et même dangereuse dans la mesure où elle conduit à négliger, voire à pénaliser les industries considérées comme sans problèmes.

Les actions sectorielles prennent des formes multiples.

La première est la *prévision sectorielle*, complément indispensable de la prévision économique globale. De telles prévisions devraient désormais être établies sur le plan communautaire, puisque aucune partie du marché intérieur communautaire ne peut plus être considérée isolément. Doit-on élargir l'étude prospective jusqu'à une véritable concertation ? Celle-ci, qui existe déjà dans les secteurs sidérurgique et nucléaire, pourrait être appliquée avantageusement à certaines activités de base où les investissements sont lourds et « lents à mûrir », (hydrocarbures, énergie électrique, etc.).

Parmi les autres moyens d'action (politique commerciale, stimulants pour la modernisation), les plus connus sont les *prêts* et *subventions* de toutes formes. La Commission ne condamne pas *a priori* toute aide de ce genre qui peut s'avérer indispensable pour corriger des inégalités accidentelles, ou les effets d'une concurrence anormale, ou pour obtenir une organisation plus rationnelle. Mais elle recommande une grande prudence pour ne pas gaspiller les fonds publics en soutien artificiel d'activités condamnées.

Trop souvent les mesures d'aide répondent à une situation devenue catastrophique. Pour éviter les fermetures partielles ou totales, toujours coûteuses et pénibles, il vaut mieux préparer à temps les diversifications et les conversions nécessaires, plutôt que tenter de prolonger la production menacée. Une perspective dynamique de sauvegarde des emplois (et non des produits) oblige à considérer la solidarité qui lie entre elles de nombreuses activités. Une action sectorielle ne doit donc pas être engagée isolément, mais s'insérer dans un ensemble de mesures tenant compte de tous les effets indirects des fluctuations de chaque branche industrielle. Et les solidarités étant de caractère géographique aussi bien qu'économique, elle doit s'appuyer en même temps sur des actions parallèles dans les domaines social et régional.

Les problèmes sociaux posés par les mutations industrielles doivent être enfin abordés en tenant compte des *équilibres régionaux*, élément important dans la recherche des localisations optimales des forces productives. L'aide du Fonds social européen — dont la réforme vient d'être réalisée — à la mobilité géographique aussi bien que professionnelle de la main-d'œuvre peut faciliter les conversions, l'évolution des activités et leur répartition.

L'importance de mesures régionales pour le succès du développement industriel est d'ailleurs, contrairement à certains préjugés, aussi grande pour les régions en expansion que pour les régions en déclin. La Commission, qui a consacré un document spécial à ce problème, rappelle ici que les mesures en faveur de l'industrie doivent tendre par priorité à créer l'environnement favorable, c'est-à-dire les équipements non seulement matériels (comme les moyens de transport), mais également intellectuels. Ces mesures doivent viser à la constitution d'un tissu industriel suffisamment dense pour que le développement s'opère ensuite spontanément. L'émiettement des implantations est souvent cause d'échec. Il faut sélectionner les types d'activités pour lesquelles les chances d'expansion sont le plus sûres, ce qui implique une concertation des actions régionales sur le plan communautaire pour éviter de dangereuses interférences et la création de surcapacités. La surenchère entre les régions en matière d'aides directes à l'investissement est une autre source de gaspillage et d'inefficacité. Aussi la Commission s'efforce-t-elle d'obtenir l'harmonisation et l'examen préalable des aides régionales.

Le rôle des industries de technologie avancée

La distinction entre industries classiques et industries à forte innovation technique est de moins en moins fondée. Il semble toutefois que certaines industries produisant des matériels nouveaux soient soumises à des exigences particulières ; au-dessous de *seuils minimaux* de puissance industrielle, financière et technique, leur production est vouée à l'échec ou condamnée à une non-rentabilité permanente. Parmi ces productions, on cite à juste titre l'équipement nucléaire, le grand matériel électronique, les constructions aérospatiales. Demain, d'autres secteurs pourront à leur tour être touchés par cette contrainte d'un seuil minimal.

Les entreprises de la Communauté engagées dans ces domaines n'ont souvent qu'un poids modeste comparé à celui de leurs principales concurrentes des pays tiers. Ce développement insuffisant de l'industrie communautaire résulte, bien entendu, des moyens limités dont dispose chacun des pays membres, et de la dimension étroite des marchés dans lesquels les entreprises ont opéré jusqu'à présent. On peut affirmer sans exagération qu'il n'y a pas de véritable marché commun — ni libre circulation interne ni protection à l'égard de l'extérieur — pour les biens de technologie avancée.

Les gouvernements ont tenté au cours des dernières

années de surmonter ces handicaps en s'engageant dans la voie de la *coopération internationale*. Mais ces efforts ont été jusqu'à présent caractérisés par une absence complète d'homogénéité, sans aucune confrontation d'ensemble des méthodes et des résultats industriels. Trop soumises à des préoccupations politiques ou d'intérêt national à court terme, assujetties trop étroitement au principe du « juste retour » dont les savants dosages entravent une division internationale du travail vraiment rationnelle, orientées vers des productions et non vers le développement d'entreprises nouvelles fortes, les expériences tentées n'ont pu être organisées ni gérées avec toute l'efficacité désirable.

De plus, la coopération est généralement limitée au seul stade de la production. La commercialisation reste encore largement dominée par le cloisonnement des marchés nationaux où la commande de ces biens est habituellement réservée à l'industrie du pays, dans la mesure où elle existe. Lorsque l'industrie nationale est faible ou inexistante et que, de ce fait, le pays se trouve à l'écart d'un programme international, il n'est guère encouragé à donner la préférence aux matériels et aux équipements produits par ses partenaires qui font davantage figure de concurrents. La protection douanière étant ici très faible, il aura plutôt tendance à faire appel aux productions de pays tiers et à solliciter des sous-traitances.

Aussi l'ensemble des résultats est-il décevant. En fait, ce groupe d'industries souffre en Europe d'une discrimination permanente par rapport aux industries traditionnelles, qui ont bénéficié de la libération des échanges internationaux et de la réalisation du marché commun. L'appui donné aux industries de pointe dans le cadre national n'a pas compensé les effets de ce cloisonnement qu'il a par ailleurs contribué à imposer. Aussi ne faut-il pas s'étonner d'un écart croissant de compétitivité Europe - Etats-Unis dans ce secteur ; si elle ne réagit pas, l'Europe risquerait d'être condamnée, contrairement à ses vœux, à une spécialisation dans les productions traditionnelles, qui compromettrait à long terme ses chances d'expansion et son indépendance technologique.

Pour sortir de l'impasse, la Commission propose quelques orientations fondamentales :

— Une refonte de la *recherche-développement*, nécessaire pour l'ensemble de l'industrie, et plus urgente encore pour les industries de pointe. Outre la coordination et la division du travail entre les centres de recherches, la *prévision technologique* doit bénéficier d'un effort particulier. Faute d'une évaluation technique et économique suffisante, la fixation d'objectifs prioritaires pour la recherche appliquée est très difficile, comme le montre l'exemple de l'énergie atomique, où la Communauté a exploré trop de voies sans pouvoir concentrer réellement ses efforts.

— La mise au point de *contrats communautaires de développement*, pour lesquels l'intervention de la Communauté apparaît souhaitable dès le début des programmes prévoyant une production commercialisable de matériels ou d'équipements nouveaux, dont la rentabilité à terme peut être assurée.

En effet, c'est sur le plan du développement que commencent souvent les divergences techniques et que se prennent des positions qu'il ne sera plus possible de rapprocher par la suite, et qui rendront plus difficiles les coopérations ultérieures ou impossible la libre circulation des produits. De plus, dans la mesure où la phase de développement et de première production est de loin la plus onéreuse, les contrats de développement industriel représentent la charge la plus lourde pour l'industrie et pour la puissance publique. Il paraît donc indispensable de disposer d'un mécanisme de passation des contrats sur le plan de la Communauté.

De tels contrats supposent une sélection rigoureuse des projets, tenant compte de leur utilité communautaire et de leur rentabilité probable. Ils devront être définis avec une extrême précision pour marquer clairement les engagements mutuels de la puissance publique et de l'industrie. Ainsi l'indispensable continuité du financement pourrait être mieux

assurée, tout en laissant normalement à l'industrie une part des risques. Des suspensions de paiement ou le refus de souscrire aux augmentations de dépenses justifiées ont, dans le passé, considérablement gêné la réalisation des projets communs. L'ouverture rapide d'un crédit pourrait inciter l'industrie à accomplir spontanément les efforts d'organisation souhaités.

En outre, la Commission estime nécessaire qu'au moins dans une première étape, les *politiques d'achat* des biens de technologie avancée fassent l'objet d'une concertation pour assurer la réalisation effective du Marché commun. Cette concertation, pour être efficace et praticable, devrait porter sur un nombre suffisant de secteurs et sur un volume assez important de commandes. C'est seulement dans une perspective élargie de développement industriel qu'on peut concilier à la fois le dangereux principe du « juste retour », auquel les Etats tiennent tant, et l'indispensable division rationnelle du travail.

La Communauté et le reste du monde

Il est impossible de définir une politique industrielle de la Communauté sans en même temps préciser sa position vis-à-vis des pays tiers, relations qui sont à la fois de coopération, de complémentarité et de concurrence.

La Communauté a déjà une *attitude commerciale* très libérale ; elle peut difficilement s'ouvrir davantage à ses principaux compétiteurs sans obtenir collectivement des mesures de réciprocité. D'autre part, les conditions dans lesquelles pourrait être organisé un transfert progressif et ordonné de certaines activités industrielles au profit des pays en voie de développement sont étudiées par la Commission ; il est de l'intérêt de la Communauté d'accueillir des exportations accrues provenant de ces pays, évolution d'ailleurs bien amorcée.

Mais l'aide au développement sert parfois de prétexte à une politique commerciale agressive qui est en définitive nuisible à la fois aux pays industrialisés et aux pays moins développés. La concertation déjà pratiquée dans le groupe de l'assurance-crédit devrait être considérablement renforcée. De même, les opérations de troc et les investissements dans les pays à commerce d'Etat se développent de manière anarchique, sans que les contreparties fassent l'objet d'un examen suffisamment attentif sur le plan de la Communauté.

Le développement des *investissements* à travers les frontières est appelé à prendre une ampleur croissante. La Commission estime que cette évolution est positive, à condition qu'un équilibre approprié soit recherché entre les facilités offertes aux investissements extérieurs dans la Communauté et les facilités obtenues pour les investissements communautaires dans les principaux pays tiers. Cet équilibre ne peut être obtenu sans la définition d'une politique commune des investissements internationaux.

Enfin, la *coopération technique* (recherche et développement industriel) avec les pays tiers est une nécessité. Mais, jusqu'à présent, les Etats membres de la Communauté, négociant en ordre dispersé, n'ont pas défendu leurs intérêts avec la même efficacité que s'ils bénéficiaient de la solidarité communautaire ; dans certains cas, ils peuvent même paraître se concurrencer mutuellement auprès des pays tiers. Aussi la Commission estime-t-elle urgente la définition d'une attitude concertée en ce qui concerne les aspects industriels de la coopération technique, ce qui renforcerait notamment les chances, et donc l'intérêt, d'une collaboration plus équilibrée avec les autres grands partenaires et en particulier avec les Etats-Unis. Pour éviter de se retrouver un jour solidaires dans la décadence, les Etats de la Communauté doivent développer rapidement une solidarité active et conquérante.

Les ports d'Europe : évolution et mutations

Par l'adhésion de quatre nouveaux membres, la Communauté européenne changera de structure géographique : l'espace continental des Six sera sensiblement élargi par des extensions insulaires ou « para-insulaires » : en effet, actuellement seul le Danemark est relié aux Six par des voies de communication terrestres ; la Norvège n'est accessible que par la voie maritime, de même que les îles britanniques — en attendant le tunnel sous la Manche — et l'Irlande. Un des faits les plus marquants de l'intégration européenne depuis 1958 a été l'accroissement spectaculaire des échanges intracommunautaires et il est fort probable que cette évolution se poursuivra dans le cadre élargi des Dix, augmentant ainsi l'importance des échanges par la voie maritime ¹.

A l'exception du Luxembourg, les membres de la Communauté, ancienne et nouvelle, appartiennent depuis le Moyen Âge à l'« Europe des Marchands », animatrice du commerce maritime mondial et promotrice des grandes découvertes. En 1969, le total du trafic maritime mondial atteignait 2 280 millions de tonnes, dont 1 137 aux Dix (Grande-Bretagne 233 millions, Pays-Bas 220, Italie 215, France 170, Allemagne 120, Belgique 88, Norvège 54, Danemark 35). Pour l'ensemble de l'Europe, le total était de 1 426 millions de tonnes, selon les statistiques des Nations Unies.

L'examen des problèmes portuaires européens ne peut cependant se limiter à la situation des ports de la Communauté élargie : d'autres nations maritimes seraient à prendre en considération pour une telle étude. L'Office statistique des Communautés européennes, à la suite du rapport de M. Seifriz et de la résolution du 29 novembre 1967 du Parlement européen a été chargé par la Commission de veiller à la comparabilité des statistiques portuaires. Mais pour les ports d'autres pays, il faut utiliser la documentation d'origine nationale ou à défaut les données publiées par les autorités portuaires mêmes. Leurs conception, périodicité, diffusion etc., varient sensiblement d'un port à l'autre ². Par suite de l'absence de données statistiques détaillées, certains pays ne pouvaient pas être pris en considération, tandis que les séries historiques ne sont pas complètes pour d'autres.

De 1938 à 1969

L'analyse rétrospective (*trafic en 1938*, dernière année avant la deuxième guerre mondiale) ne porte donc que sur 45 ports, totalisant 318,4 millions de tonnes (entrées + sorties). Leur hiérarchie reflète l'image d'une économie

européenne encore peu influencée par la troisième révolution industrielle, due au pétrole. Au point de vue géographique, tous les ports (cinq) manipulant plus de 15 millions de tonnes de marchandises se localisent au long des rivages de la mer du Nord : les leaders en sont Rotterdam (42 millions de t) dans le delta du Rhin et de la Meuse, et Londres, suivi par Hambourg (25,7 millions de t) et Anvers (23,6 millions de t), deux ports d'estuaire pénétrant profondément dans le continent et desservis par de nombreuses voies navigables et ferroviaires. Le cinquième port, Newcastle/Tyne (15,3 millions de t) était le prototype même du port charbonnier et a connu après la guerre une chute vertigineuse de son trafic. Le sixième (troisième port anglais) Liverpool (11,6 millions de t), tout en ne se situant pas sur la mer du Nord, dessert le même espace économique.

Quatorze ports atteignent en 1938 un trafic compris entre 5 et 10 millions de tonnes. Ils forment une série très variée : des capitales nationales de grande tradition maritime (Copenhague et Amsterdam) y voisinent avec des ports de création récente (Gdynia, le port de la nouvelle Pologne d'après 1920) ; des ports charbonniers (Cardiff, Glasgow) côtoient ceux de marchandises générales (Rouen, Marseille, Gênes), les ports de la Baltique (Danzig, Gdynia, Stettin) se mêlent à ceux de la mer du Nord (Göteborg, Brême, Emden, Amsterdam), de l'Atlantique (Le Havre, Rouen, Cardiff, Glasgow) et de la Méditerranée (Marseille, Gênes). De ces quatorze ports, douze se situent au nord du 45° parallèle et seulement deux donnent sur la Méditerranée.

Neuf ports se rangent dans la catégorie comprise entre 2,5 et 5 millions de tonnes de trafic. On y trouve aussi bien Stockholm (4,5 millions de t) que Lisbonne (3,2), Königsberg — l'actuel Kaliningrad — (3,8) et Gand (3,3), Dunkerque (4,2) et Nantes (2,9), Venise (4,2) et Trieste (port de l'Autriche, relié à Vienne par une ligne ferroviaire traversant des massifs montagneux), Bordeaux enfin, (4,1), dans l'estuaire de la Gironde.

Une quinzaine de ports manipulaient moins de 2,5 millions de tonnes de marchandises par an : en tête figuraient trois ports italiens (Naples, Savona et Livourne) ; la liste se termine avec deux autres ports italiens (Tarente 526 000 t et Ravenne 443 000 t), devenus aujourd'hui beaucoup plus importants.

¹ Etude d'I.B.F. KORMOSS, professeur au Collège d'Europe.

² Toutefois la « Statistique du commerce, de l'industrie et du transport » publiée annuellement par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Rotterdam s'avère une source complémentaire utile pour cette étude.

Une situation entièrement différente résulte de l'examen des données du *trafic en 1969*. Tout d'abord, le trafic global des 45 premiers ports européens a atteint 1 192 millions de tonnes, soit 3,5 fois autant qu'en 1938. La médiane des deux séries s'est nettement déplacée : de l'ordre de 4,2 millions de tonnes en 1938 (entre Dunkerque et Venise, suivis par Bordeaux), elle est passée à 16 millions de tonnes en 1969, (un peu plus que le trafic des ports de Clyde-Glasgow et annexes). La valeur même de la médiane de 1938 (4,2) s'est trouvée reléguée en 50^e position en 1969 (Nordenham, 4, précédé par Sète, 4,4).

Cet accroissement du trafic est accompagné par un véritable *bouleversement de la hiérarchie* des ports. En 1938, il y avait trois ports anglais (Londres, Newcastle, Liverpool) parmi les six premiers, où l'on ne retrouve plus que la capitale britannique (4^e) en 1969 (les deux autres glissent en 44^e et 12^e positions). En revanche, deux ports français (Marseille 3^e et Le Havre 6^e) et un port italien (Gênes 5^e) arrivent en tête en 1969. Le grand port allemand de Hambourg (3^e en 1938) recule en 7^e position en 1969 entre Le Havre et Augusta (8^e), ce dernier inconnu en 1938. Quant aux deux grands ports du Benelux, ils se maintiennent parmi les six premiers en 1969 également ; Anvers monte même de la 4^e en 2^e position, progrès qui n'a pas diminué l'écart quantitatif entre les leaders belge et néerlandais. Au contraire, Rotterdam, devenu le *premier port mondial*, a manipulé près de 183 millions de tonnes (190 avec les annexes) en 1969 contre 73 millions pour Anvers (soit 2,5 fois plus, contre 1,7 en 1939). Les cinq ports du delta Rhin-Meuse-Escaut (Amsterdam, Rotterdam et annexes, Anvers, Gand et Zeebrugge), ensemble, ont presque atteint en 1969 le trafic total obtenu par les 45 ports retenus pour 1938 (298 millions de t contre 318). La part de ces cinq ports dans le trafic total reste cependant constante, autour des 25 %, entre 1938 et 1969. Des bouleversements importants se sont cependant produits dans le trafic portuaire d'autres régions européennes, où le développement spectaculaire des *ports méditerranéens* et, partiellement, atlantiques est à signaler.

Cet aspect de l'évolution portuaire peut être mieux compris par l'examen des *indices du trafic (base 1938 = 100)*. Si l'indice moyen des 45 ports se situe vers 350, la répartition régionale fait ressortir que parmi les onze ports de la Méditerranée et de l'Adriatique aucun n'accuse un indice inférieur à 427 (Livourne, Savona 428), les autres se situent même au-dessus de 500, avec des pointes de plus de 2 000 (Tarente 2 897, Ravenne 2 251) suivies (entre 500 et 1 000) par La Spezia (945), Gênes et Marseille (735), Trieste (701), Naples (641) et Rijeka (572).

Des cinq ports de l'Atlantique, seul Le Havre se détache avec un indice de 735 ; Nantes-Saint-Nazaire (380) reste encore au-dessus de la moyenne, suivi par Lisbonne (350), tandis que Bordeaux (211) et Rouen (152) marquent le pas.

Les ports du Delta et de la Manche connaissent une évolution plus favorable dans leur ensemble avec une valeur en flèche pour Zeebrugge (1303), simple port local et de pêche en 1938, devenu aujourd'hui un port industriel important. Les indices de Dunkerque (439) et de Rotterdam (431) sont voisins, alors que celui d'Amsterdam (351) se confond avec la moyenne européenne ; Anvers (309) et Gand (227) se trouvent, au contraire, en dessous de celle-ci.

Il en est de même pour les ports traditionnels des *îles britanniques*, à l'exception d'un seul, Southampton, dont l'essor spectaculaire (indice 2 444) coïncide avec la création d'une raffinerie de pétrole importante dans la région (16 millions de capacité de brut depuis 1966). L'importation du pétrole brut (et l'exportation, le cas échéant, des produits raffinés) s'avère ainsi un nouveau facteur du dynamisme portuaire en Europe. Les autres ports anglais, pour lesquels nous disposons de séries historiques, accusent tous des valeurs inférieures à la moyenne (Glasgow et Liverpool 235, Londres 140), voire même une diminution du trafic : Newcastle (47) a perdu entre 1938 et 1969 plus de la moitié de son trafic ; pour Cardiff (37) la diminution est encore plus sensible. Tous les deux étaient des ports charbonniers par excellence.

Dans le bassin oriental de la mer du Nord (six ports

retenus) deux ports se dégagent : Wilhelmshaven (indice 2 106), voué au pétrole, alimente l'oléoduc vers la région Rhein-Rhur et Göteborg (422) constitue la fenêtre « atlantique » de la Suède. L'indice d'Oslo (301) correspond à celui d'Anvers ; Brême (et annexes 229), au niveau de Gand, est suivi par Emden (186), port minéralier. Enfin, Hambourg (158) obtient un indice comparable à ceux de Rouen (152), de Londres (140), voire de Stockholm.

La situation des ports de la Baltique est particulière. Du point de vue climatique, la navigation et les activités portuaires y sont gênées par le gel durant plusieurs mois. Par ailleurs, les statistiques font souvent défaut. Là où les données sont disponibles, la faiblesse des indices saute aux yeux : à part Helsinki (371), la moyenne européenne n'est pas atteinte (Lübeck 295, Kiel 194, Copenhague 185, Szczecin-Stettin 175, Stockholm 145), et l'on peut même parler de stagnation pour les deux ports polonais de la baie de Danzig (Gdansk-Danzig 126, Gdynia 101). Le « boom » des ports européens s'arrête donc à l'Øresund, en attendant le développement des échanges entre l'est et l'ouest de l'Europe.

Changements structurels

Le manque de place et les lacunes statistiques nous incitent à porter notre choix, à titre d'exemples, sur trois ports : Rotterdam, premier en 1938 et en 1969 quant au trafic total, Anvers, 4^e en 1938 et 2^e en 1969, et Hambourg, 3^e en 1938 et 7^e en 1969. A défaut de dispersion géographique — tous se situent sur la mer du Nord — ces ports n'en présentent pas moins différents types d'évolution structurelle.

1938			
	Rotterdam	Anvers	Hambourg
Trafic total (1 000 t)	42 371	23 578	25 741
dont %			
Céréales	9,2	14,7	9,2
Engrais	2,1	4,7	4,9
Bois	2,6	3,0	2,7
Minerai	26,1	11,0	3,0
Huiles minérales	7,8	5,7	17,3
Houille	30,4	15,9	12,4
March. diverses	21,8	44,9	50,3
Total	100,0	100,0	100,0
dont transit	76,3	40,0	n.d.

1969			
	Rotterdam	Anvers	Hambourg
Trafic total (1 000 t)	182 646	73 020	40 903
dont %			
Céréales	2,5	2,1	4,6
Engrais	1,2	5,1	4,0
Bois	1,7	0,6	1,7
Minerai	13,9	18,3	2,5
Huiles minérales	58,8	42,4	41,8
Houille	2,9	1,7	5,6
March. diverses	20,9	29,8	39,8
Total	100,0	100,0	100,0
dont transit	36,6	24,6	12,4

Source : Chambre de Commerce et d'Industrie de Rotterdam.

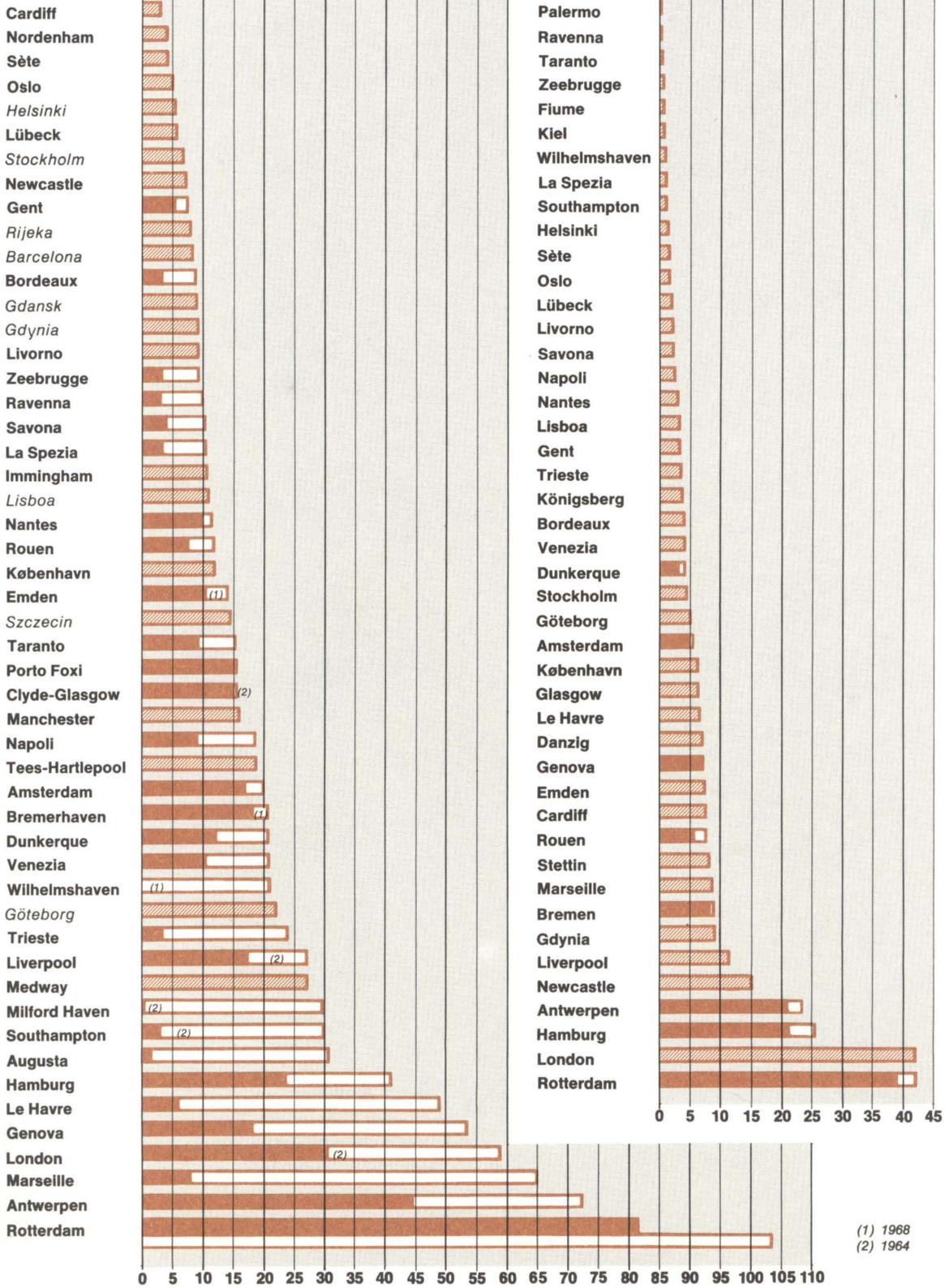
N.B. : Les chiffres pour Rotterdam incluent les soutes (carburants tels que charbon, pétrole) livrées à tous les navires y compris néerlandais, ceux d'Anvers les soutes livrées aux navires étrangers tandis que les données pour Hambourg les excluent.

LES PORTS D'EUROPE, 1938-1969 (millions de tonnes)

trafic total (avec pétrole)
 trafic (sans pétrole)
 pétrole

1969

1938



(1) 1968
(2) 1964

La répartition du trafic entre marchandises *entrées* et *sorties* est une première indication à retenir. En 1938, les entrées et les sorties représentaient respectivement 57,7 % et 42,2 % pour Rotterdam, 50,3 et 49,6 % pour Anvers, 70,8 et 29,1 % pour Hambourg. Face à l'équilibre des mouvements du port scaldéen, le grand port de l'Elbe se signalait par la prédominance des entrées, due à la répartition et à la direction des mouvements des marchandises pondéreuses. La part des entrées à Hambourg montait en effet à 89 % pour les minerais, à 85 % pour le charbon, à 80 % pour le pétrole et à 64 % pour les céréales, alors qu'elle n'était que de 61 % pour les marchandises générales. Anvers, quant à lui, équilibrait son trafic avec 65 % de sorties pour le charbon et 63 % pour les marchandises générales, mais 97 % d'entrées pour les minerais, 90 % pour les céréales et 80 % pour le pétrole. A Rotterdam, les entrées l'emportaient un peu sur les sorties : les marchandises générales étaient presque en équilibre (55 % d'entrées), certains produits pondéreux accusaient des pourcentages élevés d'entrées (minerais 95 %, céréales 92 %, pétrole 85 %), compensés par les exportations de houille (sorties 94 %).

Quant aux principaux *groupes de marchandises*, leur quote-part dans le trafic total varie d'un port à l'autre : toujours en 1938, le charbon constituait près du tiers du trafic à Rotterdam, le sixième à Anvers, le huitième à Hambourg ; les minerais dépassaient le quart à Rotterdam, mais à peine le neuvième à Anvers, le trente-troisième à Hambourg ; la part des hydrocarbures était à Rotterdam d'un treizième, à Anvers d'un dix-septième, mais elle dépassait le sixième à Hambourg. Fait significatif, les marchandises générales enfin formaient la moitié du trafic de ce dernier port mais seulement le cinquième de celui de Rotterdam ; Anvers, avec 45 % de marchandises générales, était plus près de la structure du port hanséatique que de celle de son puissant voisin.

Les plus grands écarts se présentent pour la fonction de *transit* : Rotterdam, qui y trouvait les trois quarts de son trafic total, jouait un rôle de transbordeur entre la mer et le Rhin : des quelque 11 millions de tonnes de minerais importées, 10,9 transitaient en direction de la Ruhr ; des 13 millions de tonnes de houille exportées, 11,1 transitaient en provenance de la Ruhr. Le transit de ces deux groupes de marchandises constituait à lui seul plus de la moitié du trafic total. On n'a pas eu tort d'affirmer que ce port situé à l'embouchure artificielle du Rhin était le second, voire le premier port allemand. La fonction de transit était bien moins prononcée (9,4 millions de t : les deux cinquièmes du trafic total) à Anvers, dont l'arrière-pays relié par voies navigables intérieures est moins étendu (encore aujourd'hui, le port scaldéen réclame une liaison directe avec le Rhin). La masse de marchandises en transit y était composée en premier lieu de marchandises générales (1,5 millions de t à l'entrée et 2,8 millions de t à la sortie). Suivaient les produits pondéreux, dont le charbon à la sortie (2,2 millions de t) et les minerais et céréales à l'entrée (0,9 - 0,9 millions de t). Pour Hambourg, les données ne sont pas disponibles.

La situation est entièrement différente en 1969 non seulement au point de vue quantitatif et notamment quant au « rapport de force » entre les trois ports, mais également quant à la répartition du trafic total entre « entrées » et « sorties ». Celles-ci représentent respectivement 75,5 et 24,4 % du trafic à Rotterdam, 66,9 et 33,0 % à Anvers, 74,3 et 25,6 % à Hambourg. La part des entrées a augmenté dans les trois ports et elle atteint désormais dans deux d'entre eux les trois quarts du trafic total : même le port scaldéen, réputé pour son trafic balancé, voit s'accroître la part des entrées jusqu'aux deux tiers du trafic total. En effet, la direction du trafic charbonnier s'est totalement renversée au profit des entrées (97 %). Ce n'est qu'à Rotterdam que la houille reste exportée à raison de 71 %, mais pour une valeur absolue et relative en forte diminution.

En fait, la répartition du trafic total (entrées et sorties) par *principaux groupes de marchandises* présente une allure toute différente de celle de 1938. En premier lieu, le

trafic de houille s'est effondré de 30,4 à 2,9 % de l'ensemble à Rotterdam, de 15,9 à 1,7 % à Anvers, de 12,4 à 5,6 % à Hambourg. La part des céréales a également diminué : de 9,2 à 2,5 % à Rotterdam, de 14,7 à 2,1 % à Anvers et de 9,2 à 4,6 % à Hambourg, ce qui traduit une perte, en valeur absolue, à Anvers et à Hambourg. La part des minerais a diminué à Rotterdam de 26,1 à 13,9 % et à Hambourg de 3,0 à 2,5 %, mais leur valeur absolue a augmenté légèrement à Hambourg (785 000 t en 1938 et 1 027 000 t en 1969) et de plus de 100 % à Rotterdam (de 11 062 000 t à 25 387 000 t). Pour Anvers, les pourcentages comme les valeurs absolues enregistrent une forte augmentation de 1938 à 1969 : de 11 % à 18,3 %, soit de 2 588 000 tonnes à 13 386 000 tonnes de minerais (dont 97 % d'entrées). Une nouvelle vocation va se découvrir pour ce port où, par ailleurs, la part des marchandises générales a nettement baissé, de 44,9 à 29,8 % du trafic total, tout en augmentant en valeur absolue. A Rotterdam, la part des marchandises générales passe de 21,8 à 20,9 %, ce qui correspond en fait à une forte augmentation en poids (de 9,2 millions de t à 36,9 millions de t ; chiffres pour Anvers : 10,6 millions de t et 21,7 millions de t). Enfin, pour Hambourg, la part des marchandises générales diminue d'un cinquième (de 50,3 à 39,8 %), mais leur tonnage passe de 12,9 millions de tonnes à 16,3 millions de tonnes.

L'aspect fondamental du changement de structure des mouvements portuaires se découvre cependant à l'analyse du trafic des *hydrocarbures*. Deux chiffres méritent d'être épinglés en tout premier lieu : 3,3 millions de tonnes de pétrole ont été transportées par Rotterdam en 1938 et 107,3 millions de tonnes en 1969, l'indice (1938 = 100) passant ainsi à 3 100 ! En pourcentage du trafic total, cela représente un progrès de 7,8 à 58,8 %, chiffres auxquels il faudrait comparer ceux d'Anvers (de 5,7 à 42,2 %) et de Hambourg (de 17,3 à 41,8 %), les valeurs absolues passant pour le port belge de 1,3 million de tonnes à 30,9 millions de tonnes et pour l'allemand de 3,2 millions de tonnes à 17,1 millions de tonnes. Une autre comparaison, non moins significative : le seul trafic *pétrolier* de Rotterdam (107 millions de t) équivaut presque au trafic *total* cumulé des deux autres ports (114 millions de t), et on prévoit que cette tendance se développe à la suite de la construction d'un oléoduc de 21 millions de tonnes/an, alimentant les raffineries anversoises au départ de Rotterdam.

Il n'est pas sans intérêt de jeter un coup d'œil sur le réseau d'oléoducs des ports de la Communauté en se limitant à ceux dont la longueur dépasse 25 km et la capacité 2 millions de tonnes/an à la fin 1969. Dans la liste ci-dessous on a rassemblé les données par ports, d'après l'OSCE ; les chiffres entre parenthèses indiquent le nombre d'oléoducs pris en considération.

Port	Capacité de pétrole brut (Millions de t)
Wilhelmshaven (1)	24,5
Europoort (3)	66,0
Zeebrugge (1)	9,9
Le Havre (5)	40,0
Donges (Nantes) (1)	3,0
Le Verdon (1)	2,7
Parentis (1)	2,5
Lavera (Marseille) (2)	44,4
Gênes (6)	32,7
Trieste (1)	25,0

Parmi les ports mentionnés, certains comme Wilhelmshaven, Zeebrugge et en grande partie Trieste, n'ont qu'une fonction de transbordement (alimentation de l'oléoduc). D'autres alimentent des raffineries sur place ou dans la région. Ces dernières totalisent 62,8 millions de tonnes de capacité à Rotterdam-Europoort, 33,1 au Havre-Rouen, 24,6 à Lavera, 9,7 à Gênes, pour ne retenir que les prin-

cipaux centres. Enfin, d'autres raffineries sont localisées dans les zones portuaires mêmes. A titre d'exemple : Hambourg 12,5 millions de tonnes, Anvers 28,3, Gand 6,2, Dunkerque 5,5, Bordeaux 5,1, La Spezia 5,8, Livourne 5,2, Naples 7,3, Milazzo 10,4, Gela 5,2, Augusta-Priolo 29,8, Cagliari (région) 23,2, Tarente 5,2, Bari 4,5, Ravenne 7,8, Venise 5,4. Au Royaume-Uni, mentionnons : Thames (Medway) 30,6 millions de tonnes, Tees 11,5, Humber (Immingham) 10,5, Mersey 13,3, Milford Haven 14,0 ; en Suède : Göteborg 9,3 ; en Yougoslavie : Rijeka 2,3, etc.

Comme la capacité de raffinage des pays de la Communauté était de l'ordre de 480 millions de tonnes (fin 1969), avec un taux d'utilisation de 77,5 % et que la production indigène, en diminution d'ailleurs, n'a pas dépassé 14 millions de tonnes, le rôle primordial que jouent les ports dans l'économie pétrolière des Six — et des futurs Dix également — devient évident. En fait, 360 millions de tonnes de pétrole brut ont été importées par la voie maritime, traitées sur place ou acheminées par oléoduc vers des raffineries intérieures.

Un autre élément de changement structurel a fait son apparition au milieu des années 1960 avec les conteneurs ou « containers ». Le grand conteneur actuel se présente comme une « unité de charge stockable, banalisée, de grande capacité, adaptée au transport rapide et évitant le recours à de nombreuses opérations accessoires pour les marchandises », et sa technique « favorise la création d'ententes entre transporteurs et autres transporteurs et auxiliaires de transport³ ». L'outil statistique n'est pas encore en mesure de nous fournir des données comparatives couvrant le trafic portuaire de conteneurs ; il faut se contenter, pour le moment, de l'énumération des ports qui ont installé un centre de transbordement ferroviaire spécialisé : Hambourg, Brême (projet), Amsterdam, Rotterdam, Anvers, Zeebrugge, Dunkerque, Le Havre, Marseille, Gênes, Livourne, Naples, à quoi il faut ajouter Stockholm, Norrköping, Malmö, Göteborg, Oslo, Copenhague, Aarhus, douze ports au Royaume-Uni, cinq en Irlande et deux (projets) en Yougoslavie (Koper, dans la baie de Trieste, et Rijeka)⁴.

³ J. D'ELBREIL, « Le problème du développement du trafic par grands containers et la politique commune des transports ». *Droit européen des transports*, vol. IV nos 2 et 3, 1969, p. 399. Ed. European Transport Law, Anvers.

⁴ Conférence européenne des Transports, CEMT : *Centres de transbordement pour grands conteneurs*, Paris déc. 1970, carte 1/3 500 000.

Pour conclure

Centres de transport, les ports sont aussi des centres d'industrie de base notamment pétrolière. Au cours des siècles antérieurs à la révolution industrielle basée sur le charbon, les ports étaient déjà les centres privilégiés des industries de transformation, en particulier des matières premières et alimentaires en provenance des pays tropicaux. La prospérité d'Amsterdam, Anvers, Liverpool, Marseille et autres ports de grande tradition doit beaucoup à ces échanges commerciaux souvent unilatéraux. L'ère du charbon a donné naissance à des ports charbonniers d'exportation, comme ceux de la Grande-Bretagne, à des ports d'importation aussi, dans les pays nordiques et méridionaux démunis de cette source d'énergie. Charbon et acier se sont associés pour donner naissance à l'industrie sidérurgique, d'abord sur les gisements européens mêmes (Ruhr, Bassin franco-belge, Lorraine, Midlands) puis, par suite de l'épuisement de certains gisements de minerais à haute teneur, dans les ports qui traitaient des minerais importés à bord de navires spécialisés : ces deux éléments ont donné naissance à la sidérurgie maritime, affranchie par ailleurs du charbon européen et utilisant les fines à coke importées à meilleur compte des Etats-Unis. D'après une récente étude⁵ l'Europe compte treize usines sidérurgiques littorales importantes : quatre en Italie (Gênes, Piombino, Naples, Tarente), deux en France (Dunkerque et Fos/Marseille en construction), une en Belgique (Gand), aux Pays-Bas (IJmuiden) et en Allemagne (Brême), deux en Grande-Bretagne et en Suède.

Enfin, une troisième fonction des grands ports est souvent passée sous silence, c'est la *fonction urbaine et tertiaire* (direction des affaires). Parmi les 51 ports de notre tableau, nous retrouvons une conurbation de plus de 8 millions d'habitants, dix agglomérations dépassant le million, neuf agglomérations de 500 000 à 999 000 habitants et dix comprises entre 250 000 et 500 000. Plus d'un tiers de ces agglomérations sont dotées d'un aéroport international, signe de rayonnement commercial, industriel (et touristique), plus de la moitié d'entre elles sont desservies par des services ferroviaires internationaux directs, et il en va de même en ce qui concerne la liaison avec les réseaux d'autoroutes européennes.

⁵ R. POLLIER : « Industrialisation littorale et industries de l'intérieur » *Journal de la marine marchande*, 13 janvier 1972.

Vorschläge für eine Basisbibliothek über die europäische Einigung (II)

Propositions pour une bibliothèque de base sur l'unification européenne (II)

Proposte per una biblioteca di base sull'unificazione europea (II)

Voorstellen van een basisbibliotheek over de Europese eenmaking (II)

European unification: a suggested basic library (II)

BÜCHER DEUTSCHER SPRACHE

FRIEDLAENDER Ernst, „Wie Europa begann“, Köln: Europa-Union Verlag, 1968, 124 S.

Das Buch wurde mit der Absicht geschrieben, die Erinnerung an die Vorgeschichte der heutigen Integration Europas aufzufrischen und sie abzugrenzen gegen sogenannte Vorläufer der Einigungsbewegung, die nach Meinung der Verfassers der Geschichte Gewalt antun. Friedlaender beschreibt, welche Erfahrungen, Motive und Vorstellungen die ersten Schritte über die Einigung hin bewirkten.

HALLSTEIN Walter, „Der unvollendete Bundesstaat. Europäische Erfahrungen und Erkenntnisse. Unter Mitarbeit von Herbert Götz und Karl-Heinz Narjes“, Düsseldorf: Econ, 1969, 282 S.

Eine gründliche Bestandsaufnahme der Bemühungen um einen europäischen Bundesstaat. Die politische Einigung Europas könnte nach Ansicht des Verfassers durch weitere Teilintegrationen, durch Angleichung der Interessen und vorsichtiges politisches Taktieren — entgegen den früheren Prognosen — bereits 1980 gelingen.

HINDRICHS Günter, „Kulturgemeinschaft Europa“, Köln: Europa-Union Verlag, 1968, 160 S. Europäische Schriften des Bildungswerks Europäische Politik, Band 15.

Eine Beschreibung aller amtlichen und privaten Organisationen und Institute, die sich mit zwischenstaatlicher Zusammenarbeit in Europa auf kulturellem Gebiet befassen.

HONDRICH Karl Otto, „Mitbestimmung in Europa. Ein Diskussionsbeitrag“, Köln: Europa-Union Verlag, 1970, 119 S. Europäische Schriften des Bildungswerks Europäische Politik, Band 24.

Das Buch gibt in gedrängter Form einen Überblick über die Mitbestimmungsregelungen in verschiedenen europäischen Ländern und erörtert das politische Problem ihrer Vereinheitlichung in einem Unternehmen europäischen Rechts. Ferner wird der Versuch gemacht, die Frage nach Ursachen, Erscheinungsformen und Auswirkungen der Mitbestimmung in einem empirisch orientierten sozialwissenschaftlichen Theorieentwurf zu beantworten.

JOTTERAND René, „Europa im Unterricht“, Köln: Europa-Union Verlag, 1969, 95 S. Europäische Schriften des Bildungswerks Europäische Politik, Band 21.

Die Schrift dient dazu, die Lehrer zu ermutigen, über die Beschreibung europäischer Institutionen hinaus deren Funktion angesichts der gegenseitigen Abhängigkeit der europäischen Völker und der Stellung Europas in der

Welt zu erklären und die dynamischen Elemente der europäischen Integration herauszustellen.

KRÄMER Hans R., „Die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft“, Frankfurt, Alfred Metzner Verlag, 1965, 540 S. Das Buch enthält eine umfassende Auswahl der Dokumente zur Entstehung und bisherigen Verwirklichungen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft. Die Einführung zeichnet zusammenfassend die Gründung der EWG und ihre Tätigkeit in den verschiedenen Bereichen nach.

KRÄMER Hans R., „Formen und Methoden der internationalen wirtschaftlichen Integration. Versuch einer Systematik“, Tübingen, Mohr, 1969, 122 S. Kieler Studien. 95.

Die Arbeit greift die in der Integrationsliteratur vernachlässigte Frage auf, welche institutionelle Gestaltung der internationalen wirtschaftlichen Integration und welche Methoden der Zusammenarbeit praktiziert werden. Es wird eine Systematik entwickelt, die dann auf die konjunkturpolitische Zusammenarbeit in der EWG und auf die Integration des Warenverkehrs in der Welt angewandt wird.

KOHLER Beate, Gert SCHLAEGER, „Wirtschafts- und Währungsunion für Europa“, Bonn, Europa-Union Verlag, 1971, 173 S. Europäische Schriften des Bildungswerks Europäische Politik, Band 27.

Das Buch untersucht die wirtschaftspolitischen und integrationspolitischen Voraussetzungen und Konsequenzen einer europäischen Wirtschafts- und Währungsunion (Zahlungsbilanzausgleich, Geldwertstabilität, Veränderungen im Bankensystem, Auswirkungen auf das Weltwährungssystem) und gibt einen Überblick über die Auseinandersetzungen um den Stufenplan. In einem Anhang sind die wichtigsten Dokumente im Auszug abgedruckt.

KUBY Heinz, Erich KITZMÜLLER, „Transnationale Wirtschaftspolitik. Zur politischen Ökonomie Europas“, Hannover, Verlag für Literatur und Zeitgeschichte, 1968, 143 S.

Einführung in die Probleme der europäischen wirtschaftspolitischen Zusammenschlüsse mit dem Ziel, dem Leser eine Orientierung über die Sachfragen und über die politischen und wirtschaftlichen Interessenkonstellationen zu ermöglichen. Die Einleitung führt in die weltpolitischen Probleme ein, die in Europa die neuen Verfahren transnationaler Wirtschaftspolitik hervorgerufen haben. Der Hauptteil ist deren Problematik und Folgen gewidmet. Ein Anhang stellt die Vielfalt transnationaler Wirtschaftsorganisationen und Instrumente zusammen.

LAYTON Christopher, „Technologischer Fortschritt für Europa. Ein Integrationsprogramm“, mit einem Vorwort von Jean Rey, Köln, Europa-Union Verlag, 1969, 426 S.
Der Verfasser untersucht die Gründe für die technologische Lücke zwischen Europa und Amerika. Er entwirft ein Programm zu ihrer Beseitigung, das Gemeinschaftsinstitutionen für Wissenschafts- und Technologiepolitik sowie eine gemeinsame Industriestrategie vorsieht.

MEDEFIND Heinz, „Die vier Organe der Europäischen Gemeinschaften: Parlament, Rat, Kommission, Gerichtshof. Aufgaben, Befugnisse, Zuständigkeiten, Arbeitsweise, Zusammensetzung und Zusammenwirken“, Leer, Rautenberg, 1968, 94 S.

Die für das Funktionieren der Europäischen Gemeinschaften wichtigsten Organe werden einführend dargestellt.

POIGNANT Raymond, „Das Bildungswesen der EWG-Länder. Eine Studie zum Vergleich mit den Vereinigten Staaten, Großbritannien und der Sowjetunion“, Frankfurt. Diesterweg, 1966, XVI, 319 S.

Der Bericht über die Arbeit der Europäischen Studienkommission für die Entwicklung des Bildungswesens und der Forschung zeigt, daß das Bildungswesen der EWG-Länder den Vergleich mit dem der USA und der Sowjetunion fürchten muß und daß seine Entwicklung hinter der Wirtschaftsentwicklung Europas her hinkt. Möglichkeiten zur Lösung dieses Dilemmas werden aufgezeigt.

SCHLEICHER Heinz A., „Kapitalbewegungen, Kapitalbildung, wirtschaftliche Integration“, Berlin, Duncker und Humbolt, 1969, 107 S. Wiener wirtschafts- und finanzwissenschaftliche Untersuchungen, Band 2.

Die Bedeutung der internationalen Mobilität des Produktionsfaktors Kapital für die wirtschaftliche Integration wird hier an theoretischen Modellen einer stationären und einer wachsenden Wirtschaft analysiert. Den Abschluß bildet eine empirische Untersuchung der Kapitalbewegungen zwischen den sechs EWG-Ländern anhand eines neoklassischen Wachstumsmodells.

„Einführung in die Rechtsfragen der europäischen Integration“, hrsg. vom Gustav-Stresemann-Institut e.V., Köln, Europa-Union Verlag, 1969, 312 S.

Das Buch bietet einen Überblick über das Recht der Europäischen Gemeinschaften. Es gliedert sich in einen allgemeinen Teil über die institutionellen Grundlagen der europäischen Integration und in einen besonderen Teil, der die Kompetenzen der Europäischen Gemeinschaften in Teilbereichen der wirtschaftlichen Integration sowie die gemeinschaftliche Rechtsetzung als Mittel zur Beseitigung der nationalstaatlichen Schranken behandelt. Literaturhinweise am Ende jedes Beitrags ermöglichen ein weiteres Eindringen in die angeschnittene Thematik.

NEDERLANDSTALIGE WERKEN

ABEN, H. J. M., „Europa onderweg — Ooggetuigen brengen verslag uit“, Europese beweging in Nederland, Amsterdam, 1967, 289 p.

Dit boek is een verslag dat ooggetuigen van de eenwording van de volkeren uitbrengen. Zij hebben ieder voor zich hun idealen, illusies en desillusies. Zij kunnen niet in alle opzichten objectief zijn, omdat zij zelf te zeer bij dit unieke proces zijn betrokken.

Het verslag is ook niet compleet, kan het ook niet zijn. De ontwikkeling gaat voort, in de diepte en hopelijk met Engeland en andere landen ook in de breedte. Veel van wat er gebeurd is, ligt nog geborgen in gesloten archieven. De groeiende eenheid is te veelomvattend. Wie is trouwens in staat te beschrijven wat er tussen de volken aan wederzijdse verstandhouding, aan wederzijds begrip is gegroeid in twintig naoorlogse jaren!

„Europa onderweg“ is een tijdopname, een wegwijzer voor hen die meer willen weten, meer willen doen.

BRUGMANS Henri, „Europa en het Vaderland — Een culturele benadering“, Europese Beweging, Den Haag, 1959, 34 p.

De auteur trekt ten strijde tegen het hoogmoedig nationalisme van de afzonderlijke staten in Europa. Het zal volgens hem nooit mogelijk zijn te federeren, als de „Natie-Staat“ niet wordt doorbroken.

COPPE, A., „De Europese Uitdaging“, Standaard Wetenschappelijke Uitgeverij, Antwerpen-Utrecht, 1970, 137 p.

Drie jaar geleden is het boek van Servan-Schreiber *Le défi américain* verschenen. Het verwekte meteen sensatie en het heeft de Europeanen tevens een gevoel van onbehagen bezorgd dat nog niet helemaal voorbij is. In dit boek wordt eerst, tegen de achtergrond van de Europese prestaties (I), een schets gebracht van de belangrijkste verwijten die het boek tot Europa richt (II). Daarna volgt een reeks kritische overwegingen waarbij zowel het zeer juiste als het m.i. minder juiste tot zijn recht komt. Beschouwingen (III). Kritiek op de kritiek (IV). Wat overblijft. Ten slotte volgen enkele overwegingen *Drie jaar later*, (V) en daarna een paar beschouwingen over de Amerikaanse resp. de Europese levenswijze (VI) met besluiten over de aard van de ware uitdaging, die eigenlijk noch Amerikaans (VII) noch in de eerste plaats economisch is (VIII).

Prof. dr. HARTOG, E., „Nederland en de euromarkt“, N.E. Stenfert Kroese n.v., Leiden, 1971.

Terugblik op de rol van Nederland bij het totstandkomen van de EEG. Betekenis Benelux-ervaring. Verweving Nederlandse bedrijfsleven met dat der partnerlanden (handelsverkeer, lonen en prijzen, fusies en deelnemingen). Economische betrekkingen met de buitenwereld. Politieke samenwerking.

KAPTEYN, P. J. G., „Inleiding tot het Recht van de Europese Gemeenschappen“, Verloren Van Themaat, P., Kluwer-Deventer, Alphen a.d. Rijn, 1970.

MADARIAGA Salvador de, „Portret van Europa“ Aula-Boeken, Utrecht-Antwerpen, 1964, 192 p.

Nu in de jaren na de tweede wereldoorlog de lang gekoesterde gedachte aan een samenwerking tussen de volken van Europa concrete gestalte kreeg in de Europese Beweging en vervolgens in de Raad van Europa, hebben allerlei daaruit voortgekomen supra-nationale organisaties bij hun beleid dagelijks te maken met de verschillende geaardheid van de aangesloten naties. Kon men vroeger nog aan deze verschillen voorbijgaan en leven met de karikatuur van „de“ Duitser, Fransman, Engelsman, Nederlander, in de huidige situatie kan men dit als Europeaan niet meer veroorloven. Uitgaande van de gedachte dat men, om zijn bureu beter te kunnen begrijpen, eerst moet weten wie zij zijn, heeft Salvador de Madariaga, een van de belangrijkste voorstanders van de Europese eenwording, zijn *Portret van Europa* het licht doen zien. Wij kunnen ons daarvoor geen beter schilder denken, dan deze geleerde, technicus, historicus, literator, essayist en politicus, die in zijn leven zelf die eenheid zo treffend tot uitdrukking heeft gebracht.

VAN BOGAERT E. R. C., „Overzicht van het Verdragsrecht der Europese Organisaties“, Gent, Faculteit der rechtsgeleerdheid, Wetenschappelijke uitgeverij Story-Scientia, Gent, 1969.

VAN DE MEERSSCHE Paul, Prof. Dr., „De Europese Integratie 1945-1970“, Standaard Wetenschappelijke Uitgeverij Antwerpen, Universitaire Pers Rotterdam, 1971, 334 p.

Inzicht : een beeld van wat er op het gebied van de Europese integratie werd gepresteerd, de kansen die men heeft aangegrepen en de kansen die men heeft laten liggen. Het overzicht begint met Jalta (februari 45) en de koude oorlog, de rol van Churchill, het Marshall-plan en de Sowjet-reaktie, hoe het Europa van de zes tot stand kwam. De rol die Spaak heeft gespeeld en Generaal de Gaulle, het eerste

La répartition du trafic entre marchandises *entrées* et *sorties* est une première indication à retenir. En 1938, les entrées et les sorties représentaient respectivement 57,7 % et 42,2 % pour Rotterdam, 50,3 et 49,6 % pour Anvers, 70,8 et 29,1 % pour Hambourg. Face à l'équilibre des mouvements du port scaldéen, le grand port de l'Elbe se signalait par la prédominance des entrées, due à la répartition et à la direction des mouvements des marchandises pondéreuses. La part des entrées à Hambourg montait en effet à 89 % pour les minerais, à 85 % pour le charbon, à 80 % pour le pétrole et à 64 % pour les céréales, alors qu'elle n'était que de 61 % pour les marchandises générales. Anvers, quant à lui, équilibrait son trafic avec 65 % de sorties pour le charbon et 63 % pour les marchandises générales, mais 97 % d'entrées pour les minerais, 90 % pour les céréales et 80 % pour le pétrole. A Rotterdam, les entrées l'emportaient un peu sur les sorties : les marchandises générales étaient presque en équilibre (55 % d'entrées), certains produits pondéreux accusaient des pourcentages élevés d'entrées (minerais 95 %, céréales 92 %, pétrole 85 %), compensés par les exportations de houille (sorties 94 %).

Quant aux principaux groupes de marchandises, leur quote-part dans le trafic total varie d'un port à l'autre : toujours en 1938, le charbon constituait près du tiers du trafic à Rotterdam, le sixième à Anvers, le huitième à Hambourg ; les minerais dépassaient le quart à Rotterdam, mais à peine le neuvième à Anvers, le trente-troisième à Hambourg ; la part des hydrocarbures était à Rotterdam d'un treizième, à Anvers d'un dix-septième, mais elle dépassait le sixième à Hambourg. Fait significatif, les marchandises générales enfin formaient la moitié du trafic de ce dernier port mais seulement le cinquième de celui de Rotterdam ; Anvers, avec 45 % de marchandises générales, était plus près de la structure du port hanséatique que de celle de son puissant voisin.

Les plus grands écarts se présentent pour la fonction de transit : Rotterdam, qui y trouvait les trois quarts de son trafic total, jouait un rôle de transbordeur entre la mer et le Rhin : des quelque 11 millions de tonnes de minerais importés, 10,9 transitaient en direction de la Ruhr ; des 13 millions de tonnes de houille exportées, 11,1 transitaient en provenance de la Ruhr. Le transit de ces deux groupes de marchandises constituait à lui seul plus de la moitié du trafic total. On n'a pas eu tort d'affirmer que ce port situé à l'embouchure artificielle du Rhin était le second, voire le premier port allemand. La fonction de transit était bien moins prononcée (9,4 millions t : les deux cinquièmes du trafic total) à Anvers, dont l'arrière-pays relié par voies navigables intérieures est moins étendu (encore aujourd'hui, le port scaldéen réclame une liaison directe avec le Rhin). La masse de marchandises en transit y était composée en premier lieu de marchandises générales (1,5 millions de t à l'entrée et 2,8 millions de t à la sortie). Suivaient les produits pondéreux, dont le charbon à la sortie (2,2 millions de t) et les minerais et céréales à l'entrée (0,9 - 0,9 millions de t). Pour Hambourg, les données ne sont pas disponibles.

La situation est entièrement différente en 1969 non seulement au point de vue quantitatif et notamment quant au « rapport de force » entre les trois ports, mais également quant à la répartition du trafic total entre « entrées » et « sorties ». Celles-ci représentent respectivement 75,5 et 24,4 % du trafic à Rotterdam, 66,9 et 33,0 % à Anvers, 74,3 et 25,6 % à Hambourg. La part des entrées a augmenté dans les trois ports et elle atteint désormais dans deux d'entre eux les trois quarts du trafic total : même le port scaldéen, réputé pour son trafic balancé, voit s'accroître la part des entrées jusqu'aux deux tiers du trafic total. En effet, la direction du trafic charbonnier s'est totalement renversée au profit des entrées (97 %). Ce n'est qu'à Rotterdam que la houille reste exportée à raison de 71 %, mais pour une valeur absolue et relative en forte diminution.

En fait, la répartition du trafic total (entrées et sorties) par principaux groupes de marchandises présente une allure toute différente de celle de 1938. En premier lieu, le

trafic de houille s'est effondré de 30,4 à 2,9 % de l'ensemble à Rotterdam, de 15,9 à 1,7 % à Anvers, de 12,4 à 5,6 % à Hambourg. La part des céréales a également diminué : de 9,2 à 2,5 % à Rotterdam, de 14,7 à 2,1 % à Anvers et de 9,2 à 4,6 % à Hambourg, ce qui traduit une perte, en valeur absolue, à Anvers et à Hambourg. La part des minerais a diminué à Rotterdam de 26,1 à 13,9 % et à Hambourg de 3,0 à 2,5 %, mais leur valeur absolue a augmenté légèrement à Hambourg (785 000 t en 1938 et 1 027 000 t en 1969) et de plus de 100 % à Rotterdam (de 11 062 000 t à 25 387 000 t). Pour Anvers, les pourcentages comme les valeurs absolues enregistrent une forte augmentation de 1938 à 1969 : de 11 % à 18,3 %, soit de 2 588 000 tonnes à 13 386 000 tonnes de minerais (dont 97 % d'entrées). Une nouvelle vocation va se découvrir pour ce port où, par ailleurs, la part des marchandises générales a nettement baissé, de 44,9 à 29,8 % du trafic total, tout en augmentant en valeur absolue. A Rotterdam, la part des marchandises générales passe de 21,8 à 20,9 %, ce qui correspond en fait à une forte augmentation en poids (de 9,2 millions de t à 36,9 millions de t ; chiffres pour Anvers : 10,6 millions de t et 21,7 millions de t). Enfin, pour Hambourg, la part des marchandises générales diminue d'un cinquième (de 50,3 à 39,8 %), mais leur tonnage passe de 12,9 millions de tonnes à 16,3 millions de tonnes.

L'aspect fondamental du changement de structure des mouvements portuaires se découvre cependant à l'analyse du trafic des hydrocarbures. Deux chiffres méritent d'être épinglés en tout premier lieu : 3,3 millions de tonnes de pétrole ont été transportées par Rotterdam en 1938 et 107,3 millions de tonnes en 1969, l'indice (1938 = 100) passant ainsi à 3 100 ! En pourcentage du trafic total, cela représente un progrès de 7,8 à 58,8 %, chiffres auxquels il faudrait comparer ceux d'Anvers (de 5,7 à 42,2 %) et de Hambourg (de 17,3 à 41,8 %), les valeurs absolues passant pour le port belge de 1,3 million de tonnes à 30,9 millions de tonnes et pour l'allemand de 3,2 millions de tonnes à 17,1 millions de tonnes. Une autre comparaison, non moins significative : le seul trafic pétrolier de Rotterdam (107 millions de t) équivaut presque au trafic total cumulé des deux autres ports (114 millions de t), et on prévoit que cette tendance se développe à la suite de la construction d'un oléoduc de 21 millions de tonnes/an, alimentant les raffineries anversoises au départ de Rotterdam.

Il n'est pas sans intérêt de jeter un coup d'œil sur le réseau d'oléoducs des ports de la Communauté en se limitant à ceux dont la longueur dépasse 25 km et la capacité 2 millions de tonnes/an à la fin 1969. Dans la liste ci-dessous on a rassemblé les données par ports, d'après l'OSCE ; les chiffres entre parenthèses indiquent le nombre d'oléoducs pris en considération.

Port	Capacité de pétrole brut (Millions de t)
Wilhelmshaven (1)	24,5
Europoort (3)	66,0
Zeebrugge (1)	9,9
Le Havre (5)	40,0
Donges (Nantes) (1)	3,0
Le Verdon (1)	2,7
Parentis (1)	2,5
Lavera (Marseille) (2)	44,4
Gênes (6)	32,7
Trieste (1)	25,0

Parmi les ports mentionnés, certains comme Wilhelmshaven, Zeebrugge et en grande partie Trieste, n'ont qu'une fonction de transbordement (alimentation de l'oléoduc). D'autres alimentent des raffineries sur place ou dans la région. Ces dernières totalisent 62,8 millions de tonnes de capacité à Rotterdam-Europoort, 33,1 au Havre-Rouen, 24,6 à Lavera, 9,7 à Gênes, pour ne retenir que les prin-

cipaux centres. Enfin, d'autres raffineries sont localisées dans les zones portuaires mêmes. A titre d'exemple : Hambourg 12,5 millions de tonnes, Anvers 28,3, Gand 6,2, Dunkerque 5,5, Bordeaux 5,1, La Spezia 5,8, Livourne 5,2, Naples 7,3, Milazzo 10,4, Gela 5,2, Augusta-Priolo 29,8, Cagliari (région) 23,2, Tarente 5,2, Bari 4,5, Ravenne 7,8, Venise 5,4. Au Royaume-Uni, mentionnons : Thames (Medway) 30,6 millions de tonnes, Tees 11,5, Humber (Immingham) 10,5, Mersey 13,3, Milford Haven 14,0 ; en Suède : Göteborg 9,3 ; en Yougoslavie : Rijeka 2,3, etc.

Comme la capacité de raffinage des pays de la Communauté était de l'ordre de 480 millions de tonnes (fin 1969), avec un taux d'utilisation de 77,5 % et que la production indigène, en diminution d'ailleurs, n'a pas dépassé 14 millions de tonnes, le rôle primordial que jouent les ports dans l'économie pétrolière des Six — et des futurs Dix également — devient évident. En fait, 360 millions de tonnes de pétrole brut ont été importées par la voie maritime, traitées sur place ou acheminées par oléoduc vers des raffineries intérieures.

Un autre élément de changement structurel a fait son apparition au milieu des années 1960 avec les conteneurs ou « containers ». Le grand conteneur actuel se présente comme une « unité de charge stockable, banalisée, de grande capacité, adaptée au transport rapide et évitant le recours à de nombreuses opérations accessoires pour les marchandises », et sa technique « favorise la création d'ententes entre transporteurs et autres transporteurs et auxiliaires de transport³ ». L'outil statistique n'est pas encore en mesure de nous fournir des données comparatives couvrant le trafic portuaire de conteneurs ; il faut se contenter, pour le moment, de l'énumération des ports qui ont installé un centre de transbordement ferroviaire spécialisé : Hambourg, Brême (projet), Amsterdam, Rotterdam, Anvers, Zeebrugge, Dunkerque, Le Havre, Marseille, Gênes, Livourne, Naples, à quoi il faut ajouter Stockholm, Norrköping, Malmö, Göteborg, Oslo, Copenhague, Aarhus, douze ports au Royaume-Uni, cinq en Irlande et deux (projets) en Yougoslavie (Koper, dans la baie de Trieste, et Rijeka)⁴.

³ J. D'ELBREIL, « Le problème du développement du trafic par grands conteneurs et la politique commune des transports ». *Droit européen des transports*, vol. IV nos 2 et 3, 1969, p. 399. Ed. European Transport Law, Anvers.

⁴ Conférence européenne des Transports, CEMT : *Centres de transbordement pour grands conteneurs*, Paris déc. 1970, carte 1/3 500 000.

Pour conclure

Centres de transport, les ports sont aussi des centres d'industrie de base notamment pétrolière. Au cours des siècles antérieurs à la révolution industrielle basée sur le charbon, les ports étaient déjà les centres privilégiés des industries de transformation, en particulier des matières premières et alimentaires en provenance des pays tropicaux. La prospérité d'Amsterdam, Anvers, Liverpool, Marseille et autres ports de grande tradition doit beaucoup à ces échanges commerciaux souvent unilatéraux. L'ère du charbon a donné naissance à des ports charbonniers d'exportation, comme ceux de la Grande-Bretagne, à des ports d'importation aussi, dans les pays nordiques et méridionaux démunis de cette source d'énergie. Charbon et acier se sont associés pour donner naissance à l'industrie sidérurgique, d'abord sur les gisements européens mêmes (Ruhr, Bassin franco-belge, Lorraine, Midlands) puis, par suite de l'épuisement de certains gisements de minerais à haute teneur, dans les ports qui traitaient des minerais importés à bord de navires spécialisés : ces deux éléments ont donné naissance à la sidérurgie maritime, affranchie par ailleurs du charbon européen et utilisant les fines à coke importées à meilleur compte des Etats-Unis. D'après une récente étude⁵ l'Europe compte treize usines sidérurgiques littorales importantes : quatre en Italie (Gênes, Piombino, Naples, Tarente), deux en France (Dunkerque et Fos/Marseille en construction), une en Belgique (Gand), aux Pays-Bas (IJmuiden) et en Allemagne (Brême), deux en Grande-Bretagne et en Suède.

Enfin, une troisième fonction des grands ports est souvent passée sous silence, c'est la *fonction urbaine et tertiaire* (direction des affaires). Parmi les 51 ports de notre tableau, nous retrouvons une conurbation de plus de 8 millions d'habitants, dix agglomérations dépassant le million, neuf agglomérations de 500 000 à 999 000 habitants et dix comprises entre 250 000 et 500 000. Plus d'un tiers de ces agglomérations sont dotées d'un aéroport international, signe de rayonnement commercial, industriel (et touristique), plus de la moitié d'entre elles sont desservies par des services ferroviaires internationaux directs, et il en va de même en ce qui concerne la liaison avec les réseaux d'autoroutes européennes.

⁵ R. POLLIER : « Industrialisation littorale et industries de l'intérieur » *Journal de la marine marchande*, 13 janvier 1972.

Vorschläge für eine Basisbibliothek über die europäische Einigung (II)

Propositions pour une bibliothèque de base sur l'unification européenne (II)

Proposte per una biblioteca di base sull'unificazione europea (II)

Voorstellen van een basisbibliotheek over de Europese eenmaking (II)

European unification: a suggested basic library (II)

BÜCHER DEUTSCHER SPRACHE

FRIEDLAENDER Ernst, „Wie Europa begann“, Köln: Europa-Union Verlag, 1968, 124 S.

Das Buch wurde mit der Absicht geschrieben, die Erinnerung an die Vorgeschichte der heutigen Integration Europas aufzufrischen und sie abzugrenzen gegen sogenannte Vorläufer der Einigungsbewegung, die nach Meinung der Verfasser der Geschichte Gewalt antun. Friedlaender beschreibt, welche Erfahrungen, Motive und Vorstellungen die ersten Schritte über die Einigung hin bewirkten.

HALLSTEIN Walter, „Der unvollendete Bundesstaat. Europäische Erfahrungen und Erkenntnisse. Unter Mitarbeit von Herbert Götz und Karl-Heinz Narjes“, Düsseldorf: Econ, 1969, 282 S.

Eine gründliche Bestandsaufnahme der Bemühungen um einen europäischen Bundesstaat. Die politische Einigung Europas könnte nach Ansicht des Verfassers durch weitere Teilintegrationen, durch Angleichung der Interessen und vorsichtiges politisches Taktieren — entgegen den früheren Prognosen — bereits 1980 gelingen.

HINDRICHS Günter, „Kulturgemeinschaft Europa“, Köln: Europa-Union Verlag, 1968, 160 S. Europäische Schriften des Bildungswerks Europäische Politik, Band 15.

Eine Beschreibung aller amtlichen und privaten Organisationen und Institute, die sich mit zwischenstaatlicher Zusammenarbeit in Europa auf kulturellem Gebiet befassen.

HONDRICH Karl Otto, „Mitbestimmung in Europa. Ein Diskussionsbeitrag“, Köln: Europa-Union Verlag, 1970, 119 S. Europäische Schriften des Bildungswerks Europäische Politik, Band 24.

Das Buch gibt in gedrängter Form einen Überblick über die Mitbestimmungsregelungen in verschiedenen europäischen Ländern und erörtert das politische Problem ihrer Vereinheitlichung in einem Unternehmen europäischen Rechts. Ferner wird der Versuch gemacht, die Frage nach Ursachen, Erscheinungsformen und Auswirkungen der Mitbestimmung in einem empirisch orientierten sozialwissenschaftlichen Theorieentwurf zu beantworten.

JOTTERAND René, „Europa im Unterricht“, Köln: Europa-Union Verlag, 1969, 95 S. Europäische Schriften des Bildungswerks Europäische Politik, Band 21.

Die Schrift dient dazu, die Lehrer zu ermutigen, über die Beschreibung europäischer Institutionen hinaus deren Funktion angesichts der gegenseitigen Abhängigkeit der europäischen Völker und der Stellung Europas in der

Welt zu erklären und die dynamischen Elemente der europäischen Integration herauszustellen.

KRÄMER Hans R., „Die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft“, Frankfurt, Alfred Metzner Verlag, 1965, 540 S.

Das Buch enthält eine umfassende Auswahl der Dokumente zur Entstehung und bisherigen Verwirklichungen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft. Die Einführung zeichnet zusammenfassend die Gründung der EWG und ihre Tätigkeit in den verschiedenen Bereichen nach.

KRÄMER Hans R., „Formen und Methoden der internationalen wirtschaftlichen Integration. Versuch einer Systematik“, Tübingen, Mohr, 1969, 122 S. Kieler Studien. 95.

Die Arbeit greift die in der Integrationsliteratur vernachlässigte Frage auf, welche institutionelle Gestaltung der internationalen wirtschaftlichen Integration und welche Methoden der Zusammenarbeit praktiziert werden. Es wird eine Systematik entwickelt, die dann auf die konjunkturpolitische Zusammenarbeit in der EWG und auf die Integration des Warenverkehrs in der Welt angewandt wird.

KOHLER Beate, Gert SCHLAEGER, „Wirtschafts- und Währungsunion für Europa“, Bonn, Europa-Union Verlag, 1971, 173 S. Europäische Schriften des Bildungswerks Europäische Politik, Band 27.

Das Buch untersucht die wirtschaftspolitischen und integrationspolitischen Voraussetzungen und Konsequenzen einer europäischen Wirtschafts- und Währungsunion (Zahlungsbilanzausgleich, Geldwertstabilität, Veränderungen im Bankensystem, Auswirkungen auf das Weltwährungssystem) und gibt einen Überblick über die Auseinandersetzungen um den Stufenplan. In einem Anhang sind die wichtigsten Dokumente im Auszug abgedruckt.

KUBY Heinz, Erich KITZMÜLLER, „Transnationale Wirtschaftspolitik. Zur politischen Ökonomie Europas“, Hannover, Verlag für Literatur und Zeitgeschichte, 1968, 143 S.

Einführung in die Probleme der europäischen wirtschaftspolitischen Zusammenschlüsse mit dem Ziel, dem Leser eine Orientierung über die Sachfragen und über die politischen und wirtschaftlichen Interessenkonstellationen zu ermöglichen. Die Einleitung führt in die weltpolitischen Probleme ein, die in Europa die neuen Verfahren transnationaler Wirtschaftspolitik hervorgerufen haben. Der Hauptteil ist deren Problematik und Folgen gewidmet. Ein Anhang stellt die Vielfalt transnationaler Wirtschaftsorganisationen und Instrumente zusammen.

LAYTON Christopher, „Technologischer Fortschritt für Europa. Ein Integrationsprogramm“, mit einem Vorwort von Jean Rey, Köln, Europa-Union Verlag, 1969, 426 S.

Der Verfasser untersucht die Gründe für die technologische Lücke zwischen Europa und Amerika. Er entwirft ein Programm zu ihrer Beseitigung, das Gemeinschaftsinstitutionen für Wissenschafts- und Technologiepolitik sowie eine gemeinsame Industriestrategie vorsieht.

MEDEFIND Heinz, „Die vier Organe der Europäischen Gemeinschaften: Parlament, Rat, Kommission, Gerichtshof. Aufgaben, Befugnisse, Zuständigkeiten, Arbeitsweise, Zusammensetzung und Zusammenwirken“, Leer, Rautenberg, 1968, 94 S.

Die für das Funktionieren der Europäischen Gemeinschaften wichtigsten Organe werden einführend dargestellt.

POIGNANT Raymond, „Das Bildungswesen der EWG-Länder. Eine Studie zum Vergleich mit den Vereinigten Staaten, Großbritannien und der Sowjetunion“, Frankfurt. Diesterweg, 1966, XVI, 319 S.

Der Bericht über die Arbeit der Europäischen Studienkommission für die Entwicklung des Bildungswesens und der Forschung zeigt, daß das Bildungswesen der EWG-Länder den Vergleich mit dem der USA und der Sowjetunion fürchten muß und daß seine Entwicklung hinter der Wirtschaftsentwicklung Europas her hinkt. Möglichkeiten zur Lösung dieses Dilemmas werden aufgezeigt.

SCHLEICHER Heinz A., „Kapitalbewegungen, Kapitalbildung, wirtschaftliche Integration“, Berlin, Duncker und Humboldt, 1969, 107 S. Wiener wirtschafts- und finanzwissenschaftliche Untersuchungen, Band 2.

Die Bedeutung der internationalen Mobilität des Produktionsfaktors Kapital für die wirtschaftliche Integration wird hier an theoretischen Modellen einer stationären und einer wachsenden Wirtschaft analysiert. Den Abschluß bildet eine empirische Untersuchung der Kapitalbewegungen zwischen den sechs EWG-Ländern anhand eines neoklassischen Wachstumsmodells.

„Einführung in die Rechtsfragen der europäischen Integration“, hrsg. vom Gustav-Stresemann-Institut e.V., Köln, Europa-Union Verlag, 1969, 312 S.

Das Buch bietet einen Überblick über das Recht der Europäischen Gemeinschaften. Es gliedert sich in einen allgemeinen Teil über die institutionellen Grundlagen der europäischen Integration und in einen besonderen Teil, der die Kompetenzen der Europäischen Gemeinschaften in Teilbereichen der wirtschaftlichen Integration sowie die gemeinschaftliche Rechtsetzung als Mittel zur Beseitigung der nationalstaatlichen Schranken behandelt. Literaturhinweise am Ende jedes Beitrags ermöglichen ein weiteres Eindringen in die angeschnittene Thematik.

NEDERLANDSTALIGE WERKEN

ABEN, H. J. M., „Europa onderweg — Ooggetuigen brengen verslag uit“, Europese beweging in Nederland, Amsterdam, 1967, 289 p.

Dit boek is een verslag dat ooggetuigen van de eenwording van de volkeren uitbrengen. Zij hebben ieder voor zich hun idealen, illusies en desillusies. Zij kunnen niet in alle opzichten objectief zijn, omdat zij zelf te zeer bij dit unieke proces zijn betrokken.

Het verslag is ook niet compleet, kan het ook niet zijn. De ontwikkeling gaat voort, in de diepte en hopelijk met Engeland en andere landen ook in de breedte. Veel van wat er gebeurd is, ligt nog geborgen in gesloten archieven. De groeiende eenheid is te veelomvattend. Wie is trouwens in staat te beschrijven wat er tussen de volken aan wederzijdse verstandhouding, aan wederzijds begrip is gegroeid in twintig naoorlogse jaren!

„Europa onderweg“ is een tijdopname, een wegwijzer voor hen die meer willen weten, meer willen doen.

BRUGMANS Henri, „Europa en het Vaderland — Een culturele benadering“, Europese Beweging, Den Haag, 1959, 34 p.

De auteur trekt ten strijde tegen het hoogmoedig nationalisme van de afzonderlijke staten in Europa. Het zal volgens hem nooit mogelijk zijn te federeren, als de „Natie-Staat“ niet wordt doorbroken.

COPPE, A., „De Europese Uitdaging“, Standaard Wetenschappelijke Uitgeverij, Antwerpen-Utrecht, 1970, 137 p.

Drie jaar geleden is het boek van Servan-Schreiber *Le défi américain* verschenen. Het verwekte meteen sensatie en het heeft de Europeanen tevens een gevoel van onbehagen bezorgd dat nog niet helemaal voorbij is. In dit boek wordt eerst, tegen de achtergrond van de Europese prestaties (I), een schets gebracht van de belangrijkste verwijten die het boek tot Europa richt (II). Daarna volgt een reeks kritische overwegingen waarbij zowel het zeer juiste als het m.i. minder juiste tot zijn recht komt. Beschouwingen (III). Kritiek op de kritiek (IV). Wat overblijft. Ten slotte volgen enkele overwegingen *Drie jaar later*, (V) en daarna een paar beschouwingen over de Amerikaanse resp. de Europese levenswijze (VI) met besluiten over de aard van de ware uitdaging, die eigenlijk noch Amerikaans (VII) noch in de eerste plaats economisch is (VIII).

Prof. dr. HARTOG, E., „Nederland en de euromarkt“, N.E. Stenfert Kroese n.v., Leiden, 1971.

Terugblik op de rol van Nederland bij het totstandkomen van de EEG. Betekenis Benelux-ervaring. Verweving Nederlandse bedrijfsleven met dat der partnerlanden (handelsverkeer, lonen en prijzen, fusies en deelnemingen). Economische betrekkingen met de buitenwereld. Politieke samenwerking.

KAPTEYN, P. J. G., „Inleiding tot het Recht van de Europese Gemeenschappen“, Verloren Van Themaat, P., Kluwer-Deventer, Alphen a.d. Rijn, 1970.

MADARIAGA Salvador de, „Portret van Europa“ Aula-Boeken, Utrecht-Antwerpen, 1964, 192 p.

Nu in de jaren na de tweede wereldoorlog de lang gekoesterde gedachte aan een samenwerking tussen de volken van Europa concrete gestalte kreeg in de Europese Beweging en vervolgens in de Raad van Europa, hebben allerlei daaruit voortgekomen supra-nationale organisaties bij hun beleid dagelijks te maken met de verschillende geaardheid van de aangesloten naties. Kon men vroeger nog aan deze verschillen voorbijgaan en leven met de karikatuur van „de“ Duitser, Fransman, Engelsman, Nederlander, in de huidige situatie kan men dit als Europeaan niet meer veroorloven. Uitgaande van de gedachte dat men, om zijn burenen beter te kunnen begrijpen, eerst moet weten wie zij zijn, heeft Salvador de Madariaga, een van de belangrijkste voorstanders van de Europese eenwording, zijn *Portret van Europa* het licht doen zien. Wij kunnen ons daarvoor geen beter schilder denken, dan deze geleerde, technicus, historicus, literator, essayist en politicus, die in zijn leven zelf die eenheid zo treffend tot uitdrukking heeft gebracht.

VAN BOGAERT E. R. C., „Overzicht van het Verdragsrecht der Europese Organisaties“, Gent, Faculteit der rechtsgeleerdheid, Wetenschappelijke uitgeverij Story-Scientia, Gent, 1969.

VAN DE MEERSSCHE Paul, Prof. Dr., „De Europese Integratie 1945-1970“, Standaard Wetenschappelijke Uitgeverij Antwerpen, Universitaire Pers Rotterdam, 1971, 334 p.

Inzicht : een beeld van wat er op het gebied van de Europese integratie werd gepresteerd, de kansen die men heeft aangegrepen en de kansen die men heeft laten liggen. Het overzicht begint met Jalta (februari 45) en de koude oorlog, de rol van Churchill, het Marshall-plan en de Sowjet-reaktie, hoe het Europa van de zes tot stand kwam. De rol die Spaak heeft gespeeld en Generaal de Gaulle, het eerste

verzoek van Engeland om toch maar toe te treden, de bemoeiingen van president Kennedy, de Praagse lente en de Franse mei-revolte. Het boek eindigt met een schets van de nieuwe problemen die aan het Europa van de jaren 70 zullen worden gesteld.

VAN OUDENHOVE Guy, Prof. Dr., „Twintig jaar Klein Europa 1950-1970”, Elsevier-Sequoia, Brussel, 1970, 134 p.

Een boek over de verdragen over resp. de EGKS, Euro-markt en Euratom, die nieuwe unieke communautaire structuren hebben in het leven geroepen die voor de verdere evolutie van Europa van kapitaal belang zijn.

EUROPA-INSTITUUT, Rijksuniversiteit te Leiden, „De Fusie van de Europese Gemeenschappen”, Europese Beweging in Nederland, Den Haag, 1970.

„Europese Geest”, Van Loghum Slaterus, Arnhem 1961, 372 p.

In dit boek wordt door een keur van geleerden duidelijk gemaakt, waaruit de geestescultuur van Europa eigenlijk bestaat, hoe zij is geworden en wat zij betekent, ook voor heden en morgen.

Europese toenadering — een bundel opstellen betreffende de Europese integratie (Redactie van B. V. A., Rölling), Bohn, Haarlem, 1959, 295 p.

Overzicht van de feiten en problemen van de naoorlogse integratie. De geschiedenis van de Europa-beweging is hierbij buiten beschouwing gebleven. Dat de auteurs het politiek gezien niet altijd met elkaar eens zijn, is een garantie voor de objectiviteit van het gehele werk.

Geschiedkundige encyclopedie „Indeurop”, Indeurop, Neerharen 1957-1964, 55 delen, gem. 420 p.

De geschiedenis wordt per land zodanig beschreven, dat het totale werk een goed beeld geeft van de Europese geschiedenis, vanaf de prehistorie tot heden. Elk deel is chronologisch opgevat, zodat vergelijking van een bepaalde periode in de verschillende delen vrij eenvoudig is. Het geheel is zo objectief mogelijk benaderd, zonder te letten op heilige huisjes of bestaande ideeën over historische figuren. (Bron : The European bibliography, European cultural centre, Geneva).

LITERATURE IN ENGLISH

ALTING VON GEUSAU Frans A. M., „Beyond the European Community”, A. W. Sijthoff, Leyden, 1969, 247 p.

“A few months before the end of the transitional period of the European Economic Community, the six member states may have achieved some of the objectives formulated in article 3 of the Rome Treaty; they have conspicuously failed to reach any of the goals the Communities were set up to serve”, states Professor Alting von Geusau in the preface to his book; the work originated, however, he goes on to say, “not from a desire to attack but as an exercise in understanding why an unprecedented conception failed to produce the expected result”.

The three main parts of this interesting study on political unification deal with (1) the European Community: System and Context, (2) the European Community as a Partner (relations with Third States and International Organizations), (3) the European Community as a Pre-Federation (the case of European Political Unification, Defence, Security and Arms Control).

CROUZET Maurice, „The European Renaissance since 1945”, Thames and Hudson, 1970, 202 p.

Starting with the condition of Europe in 1945 the book is devoted to successes in reconstruction in West and East: the increasing domination of the USA in Europe, the growing role of the State, concentration of industry, improved industrial and agricultural production, trade unions' growth and influence. The formation of economic

blocks, EEC, EFTA, COMECON is dealt with briefly and there is no real attempt to make an assessment of their achievements and future. A chapter is devoted to the main changes in European society—mass production, the rural exodus and urbanisation. A chapter on intellectual and cultural life adds a new dimension to what might otherwise be just another book on Europe. The final chapters are concerned with weaknesses in Europe and the drawing up of a balance sheet. The author is uneasy as Europe proceeds on its path to Americanisation. He sees still existent threats of war, social discontent about the widening gap between rich and poor, intellectual discontent at the easier but mediocre quality of life and deep unrest among young people.

The many illustrations are excellent and varied and would make slides for teaching purposes: photographs, cartoons, pictures of sculpture, paintings, etc.

“European Studies Handbook”.

A guide to Materials and Sources for teaching European Studies in Secondary Schools, prepared by Peggotty Freeman B.A., Centre for Contemporary European Studies and Centre for Educational Technology, University of Sussex, 1970, 83 p.

Books, films and other materials of help to teachers concerned with various forms of European studies are noted and annotated in this useful handbook, which also contains a list of organizations dealing with European affairs.

HOLT Stephen, „Six European States. The Countries of the European Community and their Political Systems”, Hamish Hamilton, 1970, 414 p.

The author gives an account of the political systems of each of the existing member states. He does not attempt to make any sustained comparison between these six systems; he merely sets out their main features. In each national section, the book describes the powers and role of the head of state, and then gradually works its way through government, parliament, electoral system, bureaucracy, interest groups, the judicial system and so on. Select bibliographies are well designed to lead the reader towards more detailed works.

KOSINSKI Leszek A., „The Population of Europe—A Geographical Perspective”, Geography Paperbacks, Longman, 1970, 161 p.

The first part of the book describes the demographic situation in Europe and compares it with that in other areas of the world. The second part analyses the present situation on the Continent against the background of past demographic development.

Professor Kosinski recognises that the population problems of Europe are very different from those of developing countries: but there are still problems. Among the subjects considered are population growth and distribution, fertility, mortality, age and sex structure, the international and internal migration of population, urbanisation processes and the relations between ethnic groups. Population forecasts for Europe are also discussed. Many maps and diagrams (41 in all) and the tables (21) provide useful information.

LAQUEUR Walter, „Europe since Hitler”, Weidenfeld & Nicolson, London, 1970, 434 p.

The Europe this book is concerned with extends from the Atlantic to the Urals, and it devotes roughly equal space to developments in the western and eastern halves of the continent. It also covers economic, social and cultural trends as well as political events. Professor Laqueur has organised a very wide range of data with great skill. Part I is concerned with the politics of the immediate post-war period; Part II with economic and social trends; Part III with the cultural scene; and Part IV with European politics 1955-1969. 14 pages of select bibliography provide a series of signposts to more detailed works.

LAYTON Christopher, „European Advanced Technology

—A programme for Integration”, George Allen & Unwin Ltd., London, 1969, 293 p.

This book is the product of a study undertaken at PEP (Political and Economic Planning). It derives, essentially, from several months of interviewing and discussion with those in industry, governments and the European organizations who have been struggling over the years to integrate Europe's efforts in science and technology. It is divided into four main chapters dealing with (1) Europe and America, (2) the Limits of the Nation State, (3) Fumbling Towards Unity, (4) a Strategy for Europe.

LEVEY Michael, “A History of Western Art”, Book Club Associates. Thames & Hudson, 1968, 360 p.

The author sets out concisely and attractively the vitality of art in European life from prehistoric caves to modern cities. He presents major contributions in painting, sculpture and architecture with explanations of the complex and changing styles they collectively represent; these features Levey defines as the chief characteristics of Western art. The broad survey contained in this art history provides an excellent perspective for consideration of European culture. The book is very well illustrated with 83 colour plates and 229 black and white plates.

MAJOR John, “The Contemporary World, a historical introduction”, Methuen Educational Ltd., 1970, 242 p.

For students of contemporary Europe, this book provides an excellent introduction to a number of major themes of central importance to the modern world and to Europe in particular. These themes (the mass society, democracy, totalitarianism, the end of empire, internationalism, racialism, the third world) are treated historically and the analysis of each throws light on the conflicts and tension existing in the 1970's. The emphasis is on Europe but seen in a world context.

The book includes a short but cogent bibliography, map and tables. It is not illustrated.

MAYNE Richard, “The Recovery of Europe. From devastation to unity” Weidenfeld & Nicolson, London, 1970, 375 p.

Richard Mayne is concerned with the political development of the process of European integration. His book is essentially the story of “L'Europe communautaire”. The outlines of it are already familiar enough, but Mayne brings to its telling a vivid, lively style and a substantial amount of new detail gleaned from his own personal contacts and experience. The narrative is very much concentrated on the activity of governmental and other political elites; and almost a third of it is spent dealing with the immediate post-war years leading up to the Marshall Plan. The remainder is focused very largely on the activities of Monnet and the Communities, though the period after 1962 is dealt with in a brief eight pages. The core of the book nevertheless gives a good insight into the type of thinking and political strategy that went into the formative years of the Communities: a useful book especially for history teachers.

“A Survey of Europe Today”, Readers Digest Association Ltd., London, 1970.

This beautifully produced and vastly expensive volume contains the results of a market survey carried out in 16 West European countries in 1969. These were the members of the EEC and EFTA plus Finland, Spain and the Republic of Ireland. Approximately 24,000 personal interviews were carried out among families with varying occupations and in various social strata. The questions asked cover a wide range of topics such as families, homes and possessions, food and drink, leisure, transport and tourism and attitudes to Europe. In addition, to the 68 tables in Part II entitled: “Europe Surveyed”, Part I contains 15 two-page chapters commenting generally on aspects of European experience: population density, national frontiers, the flight from the land, migration of labour, poverty and plenty and the balance of trade.

The comments are illustrated with diagrams, maps and charts which are colourful and presented in a manner which makes the text easy to understand. Appendices include questionnaire forms as used for the interviews. There is a bibliography of sources and an index.

U 72/3 