

TRAVAUX ET RECHERCHES DE PROSPECTIVE

schéma
général
d'aménagement
de la France

survois

37

de l'europe

TRAVAUX ET RECHERCHES DE PROSPECTIVE

schéma
général
d'aménagement
de la France

survois

de l'Europe

MARS 1973

INTRODUCTION

La Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale (DATAR) a entrepris en 1971 d'élaborer des scénarios européens d'aménagement du territoire.

On ne reviendra ici ni sur la méthode des scénarios adoptée par la DATAR, ni sur les modalités particulières de la mise au point de ces scénarios européens. Il sera temps de le faire, et sans doute de manière critique, lorsqu'ils seront terminés.

Ces " Survol de l'Europe " forment un des éléments à partir desquels ils seront construits ; les autres éléments seront publiés au fur et à mesure. Toute une série d'autres études contribueront d'ailleurs à façonner l'ensemble, bien que leur objectif ne vise pas directement la mise en œuvre de ces scénarios : il en va ainsi des " Firmes multinationales ", de " Regard prospectif sur le Bassin méditerranéen ", de " Paris, ville internationale ", etc., qui ont paru récemment ou vont paraître dans les prochaines semaines.*

*
**

Les " Survol de l'Europe " comportent deux documents distincts :

- *le survol de l'Europe industrielle,*
- *matériaux pour des scénarios européens.*

— Le premier rend compte d'un survol aérien de trois jours, organisé et dirigé par le Bureau d'Ingénieurs-Conseils Coyne et Bellier.

Deux remarques à ce propos.

*La méthode adoptée, dérivée de celle utilisée par l'Hudson Institute pour le " Survol de la France "**, en est cependant assez différente. Dérivée puisqu'il s'agit d'une technique de survol rapide et intensif à basse altitude, elle s'en distingue fortement par son objet.*

Il n'était pas question de créer les conditions de la spontanéité créatrice de personnes ne connaissant pas l'aménagement du territoire pour dégager des impressions recueillies, suggestions ou vues d'avenir. L'objectif était de provoquer la réaction d'experts au spectacle inhabituel d'une partie de l'Europe qu'ils " connaissent " pour l'avoir visitée, l'avoir étudiée, avoir lu à son sujet livres et articles ou dont ils avaient abondamment entendu parler et qu'ils " découvrent " néanmoins.

Seconde remarque. En parlant de l'Europe industrielle, on se réfère à ce qu'on appelle souvent le cœur industriel de l'Europe, entendant par là l'ensemble des régions qui, de Liverpool à Venise, traversent six pays. Nombre d'autres régions industrielles existent sur le conti-

□□□

* *Collection Travaux et Recherches de Prospective, n° 34, La Documentation Française.*

** *Même collection, n° 29.*

nent, dans le sud italien, en Catalogne, dans les Asturies et le pays madrilène, au nord de l'Allemagne, du Danemark et dans les pays nordiques ainsi que dans les Etats de l'Est européens.

L'étude des scénarios européens ne délaissera ni ces pays, ni ces régions, mais elle ne pouvait pas ne pas d'abord examiner ce qui fut, ce qui est encore et peut rester demain, le centre de concentration principal des populations et des forces économiques. Les scénarios devront aussi naturellement intégrer les régions françaises et leur dynamique nouvelle, mais il n'a pas paru utile d'entreprendre pour ce faire un nouveau " survol de la France ".

— Le second document reprend des analyses et des statistiques figurant dans un rapport remis par l'Omnium Technique d'Aménagement (OTAM) sous le titre " Eléments pour des perspectives de l'Europe ".

Là encore, il s'agit d'un survol et non d'une étude exhaustive : disons quelques points de repère pour mieux confronter les impressions nées d'un survol aérien avec quelques données essentielles sur l'Europe actuelle.

L'OTAM a fait une série d'analyses historiques par pays, tracé des cadres d'hypothèses, regroupé des données, etc., tous matériaux qui constituent dans la méthode des scénarios ce que l'on appelle la " base " à partir de laquelle peuvent se bâtir les cheminements des divers scénarios. On n'a retenu ici que ce qui pouvait donner en contrepoint une autre vue rapide de l'Europe.

**

En publiant ainsi, morceau par morceau, au fur et à mesure, ce qui permettra de dessiner progressivement des images éventuelles, acceptables ou non, de l'Europe de demain, peut-être pourrons-nous montrer la complexité d'un travail comme celui qui consiste à élaborer des scénarios européens d'aménagement du territoire. Peut-être aussi pourrons-nous mieux faire saisir de quelle manière on les construit à partir de matériaux apparemment hétéroclites mais dont le rapprochement répond finalement à une logique interne.

Jacques DURAND,
Chargé de mission.

Les travaux portant sur les scénarios d'aménagement du territoire sont directement suivis par le groupe d'analyse et de synthèse du SESAME formé de :

MM. Pierre BARNOUD,
Philippe BARRET,
Jean BOUCHET,
Mlle Elisabeth COURDURIER,
MM. André FARHI,
Raymond GILI,
Olivier LEFEVRE,
Gérard LE GALL,
Dominique LEGRAIN.

**SURVOL
DE L'EUROPE
INDUSTRIELLE**

Ce document, rédigé par Ch.-M. MANGIN, est un compte rendu aussi fidèle que possible de l'ensemble des impressions qui ont été exprimées par les participants au survol. Il leur a été présenté avant d'être publié. Les déclarations qu'il comporte ne sauraient en aucun cas engager l'opinion de l'organisateur de ce survol, le Bureau d'Ingénieurs-Conseils Coyne et Bellier, sur les divers pays européens survolés.

PRÉSENTATION

Dans le cadre des études prospectives relatives au schéma général d'aménagement de la France, la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale (DATAR), a entrepris l'élaboration de scénarios européens d'aménagement du territoire.

Ces travaux ont mis en valeur deux constatations importantes :

a) Du Randstadt hollandais au triangle piémontais italien (Gênes, Milan, Turin), un axe presque continu, en tout cas lié par des couloirs géographiques (vallée du Rhin) ou des actions volontaires (traversées alpines), formerait une sorte d'épine dorsale de l'Europe. On y retrouve non seulement les plus vastes zones urbaines mais aussi les plus grandes concentrations industrielles, les plus hauts produits et les plus forts revenus par habitant, les flux d'échanges les plus importants.

b) Cependant, toutes les politiques d'aménagement du territoire affirmées par les pays européens et certains développements économiques récents contredisent, pour une large mesure, les tendances à la concentration le long de cet axe.

L'objet de cette étude est d'apporter un élément de réponse aux trois questions essentielles suivantes :

- Existe-t-il réellement un axe industriel de l'Europe continu par-dessus les frontières ? Ou bien s'agit-il seulement d'une succession de régions contiguës ?*
- Quel est le potentiel de développement de cet axe ou de ces régions ? A-t-il tendance à se saturer, constate-t-on un desserrement, existe-t-il une réorganisation du milieu urbain ?*
- Les zones périphériques sont-elles en train de se développer ? Des axes transversaux à l'épine dorsale de l'Europe sont-ils en train de naître ?*

Pour apporter un élément de réponse à ces questions, la DATAR a demandé au Bureau d'Ingénieurs-Conseils Coyne et Bellier d'organiser un survol aérien à faible altitude des régions industrielles de l'Europe.

Cette technique permet de voir très rapidement ce qui se construit et ce qui se dégrade, ce qui s'organise et ce qui se détériore, la trace au sol des infrastructures et leur utilisation, le développement par étalement dans l'espace ou par restructuration des centres urbains, les phénomènes de convergence ou de désertion.

Cette approche reste, bien entendu, très incomplète puisqu'elle est avant tout sensorielle : l'image qui se forme de l'Europe industrielle n'est plus basée sur une démarche rationnelle, chiffrée par des foules de données statistiques, mais bien sur une vision globale composée de lignes, de couleurs, de formes et de volumes, de mouvements aussi.

La recherche de l'existence et de la définition d'un axe industriel de l'Europe s'est en fait rapidement estompée pour faire place à une prise de conscience beaucoup plus vaste des composantes du développement saisi à travers les relations habitat/psychologie, urbanisme/dynamisme ou communication/concentration. La technique du survol engendre un type nouveau de langage dont nous avons tenu à faire une brève analyse afin de bien situer à la fois la richesse et les limites de la méthode.

Parce que la vision aérienne des phénomènes de l'aménagement du territoire est inhabituelle et dépaysante, les acteurs ont laissé libre cours à leur pensée : en fonction de ses compétences propres — aménagement, planification, économie, journalisme ou gestion d'entreprises industrielles européennes — chacun a contribué à la variété des sensations exprimées lors des discussions qui ont suivi le survol.

Cette étude rend compte de ce qu'ont vu et exprimé les dix-huit participants au survol, de ce qu'ils ont ressenti : un ensemble d'impressions, de jugements et de réflexions qui ont souvent débordé le strict cadre des questions posées.

UN APERÇU DE L'EUROPE INDUSTRIELLE

Ce survol a révélé à quel point, à travers une vision rapide et globale de la manière dont un peuple a façonné, aménagé son espace, il était possible de détecter ses qualités et de pressentir ses possibilités de développement.

Les grandes villes industrielles d'Angleterre témoignent de leur formidable puissance du siècle dernier. On comprend pourquoi les grands économistes étaient Anglais. Pourtant, l'absence de signes de renouveau laisse sceptique sur les chances futures du développement. L'urbanisme et l'architecture sont immuables, les immenses agglomérations humaines et industrielles sont une marée sombre et étale.

Les zones d'activité le long du Rhin, de Manheim à Rotterdam, sont de dimensions comparables à celles de l'Angleterre mais elles représentent une accumulation exceptionnelle de capital neuf. Elles sont l'Europe industrielle de demain.

La France a une densité humaine trop faible et une industrie trop disséminée sur un vaste territoire pour qu'on puisse la comparer à la Grande-Bretagne ou à la République fédérale allemande. Malgré de nombreux signes de développement industriel, il semble vain pour ce pays de vouloir concurrencer la capacité à produire de la région rhénane. A défaut de puissance, la France donne une impression d'équilibre qui la prédispose à entrer dans l'ère post-industrielle parce qu'elle ne connaît pas les contraintes de la concentration.

De Venise à Milan, la petite industrie bourgeoise : une activité intense et anarchique, en tout cas originale.

Anvers est le port d'un seul pays, un Liverpool moderne.

Munich et Nuremberg ont sans doute été les grandes surprises du voyage. Hors de tout contexte industriel, ces deux villes connaissent un étonnant développement qui leur donne une position privilégiée au centre de l'Europe, face aux marchés et sources d'approvisionnement des pays de l'Est. Elles témoignent à la fois d'une volonté nationale qui peut correspondre à des motivations électorales, et des pouvoirs que confère, pour le développement, une structure régionale telle que celle du Land.

L'Angleterre affaiblie, la R.F.A. puissante, la France équilibrée et le Nord de l'Italie dynamique sont les impressions dominantes

d'un survol dont les conclusions débordent le cadre des questions posées par la DATAR.

Ces questions elles-mêmes ont été remises en cause. La notion d'axe industriel est apparue périmée. Elle semble être une survivance historique de l'industrie lourde du siècle dernier. Elle ne tient pas compte des moyens de transport modernes comme l'avion, elle oublie la souplesse de localisation des industries avancées telles que l'électronique ou la pharmacie. Par contre, les concentrations pourraient constituer un handicap pour un développement harmonieux. Ou bien on tente de les maîtriser et l'on doit accepter des opérations coûteuses de restructuration du milieu urbain et industriel — la Ruhr ou Rotterdam —, ou bien, faute d'avoir les moyens d'une politique riche, on supporte la régression qu'impose aux villes anglaises la pesanteur sociologique qui les écrase.

On ne voit, en fait, que des avantages à la décentralisation.

L'Europe, telle que nous l'avons vue, n'est ni appuyée sur un axe central, ni non plus réellement décentralisée. Elle est constituée de plusieurs régions de production dont les poids spécifiques sont trop différents pour que l'on puisse avoir cette impression d'intégration qui fait partie de la notion d'axe.

S'il existe un axe, il est le long du Rhin, de Rotterdam à Coblenche avec une nette coupure à hauteur de la frontière Pays-Bas-R.F.A., non seulement parce qu'on y voit d'impressionnantes concentrations d'activités mais encore parce que le Rhin est un moyen de communication suffisamment puissant pour donner un réel sentiment de continuité.

Quant aux autres régions industrielles, elles ont un développement qui semble autonome. Leur croissance va de pair avec le renforcement continu de la puissance rhénane.

L'industrie le long du Rhin ne se sature pas, elle se réorganise, elle s'étend et ne fait qu'accroître sa force. Seule la puissance anglaise pourrait la concurrencer, à condition qu'elle se réveille.

Nous tenons à souligner que les impressions relatives à la Grande-Bretagne et la R.F.A. rapportées ici sont le fait d'économistes, d'aménageurs et d'industriels qui étudient ces deux pays depuis de nombreuses années, y ont parfois séjourné longuement, ou bien ont participé au survol de la région de Londres et de la Ruhr lors de la mission sur le Nord de la France en 1971. En particulier, les impressions souvent sévères exprimées à propos de la Grande-Bretagne sont la synthèse de trois réunions de groupes et de six interviews individuelles au cours desquelles la situation de ce pays a été très longuement examinée.

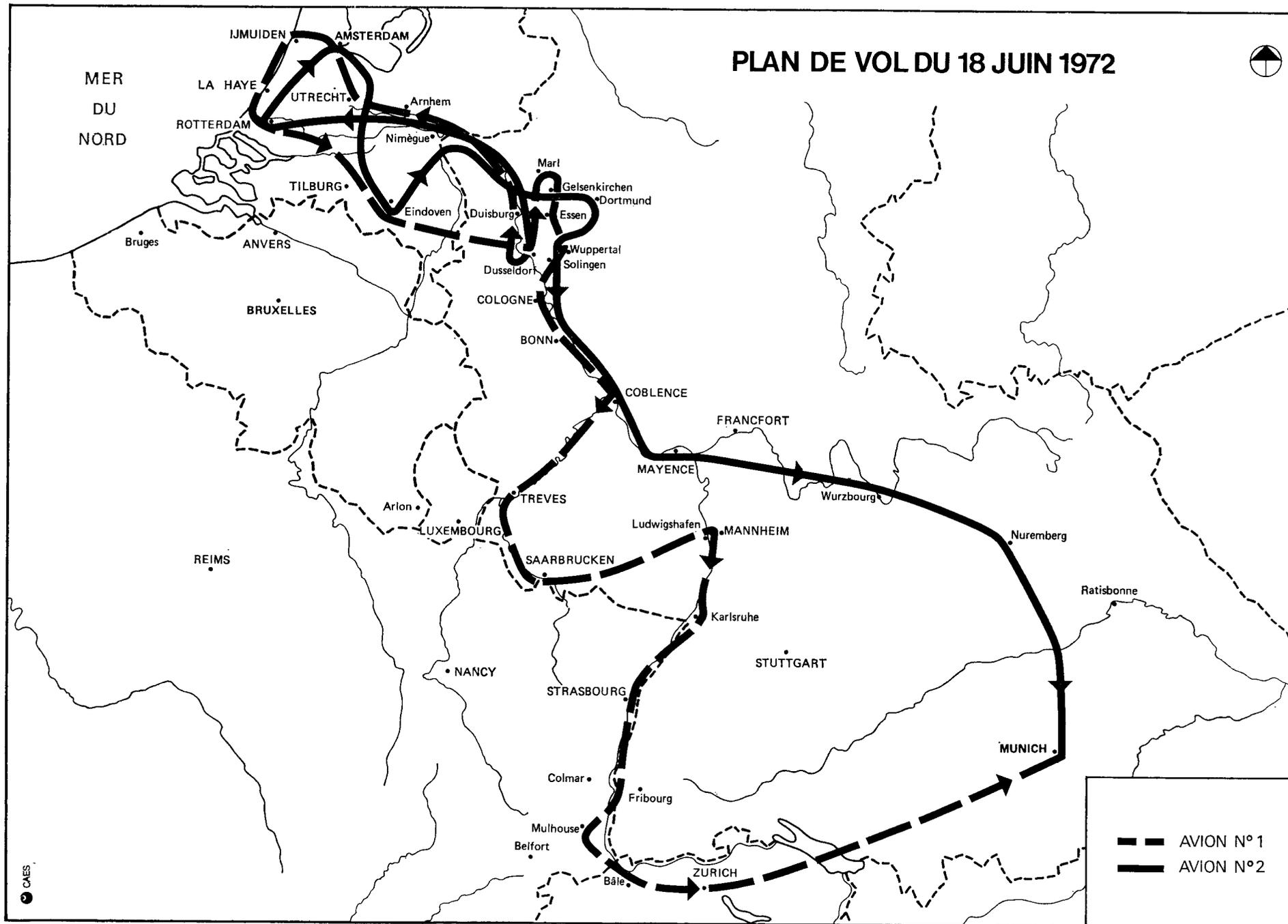
Il peut sembler exagérément dur de dire de l'Angleterre qu'elle semble très affaiblie, et trop commun d'affirmer de la R.F.A. qu'elle est encore plus puissante et dynamique qu'on ne le pensait. C'est pourtant là l'opinion de spécialistes de ces régions et de leur économie qui ont tous affirmé que la technique du survol avait apporté à leur approche de l'étude et de la connaissance de ces pays une nouvelle dimension.

PLAN DE VOL DU 18 JUIN 1972



15

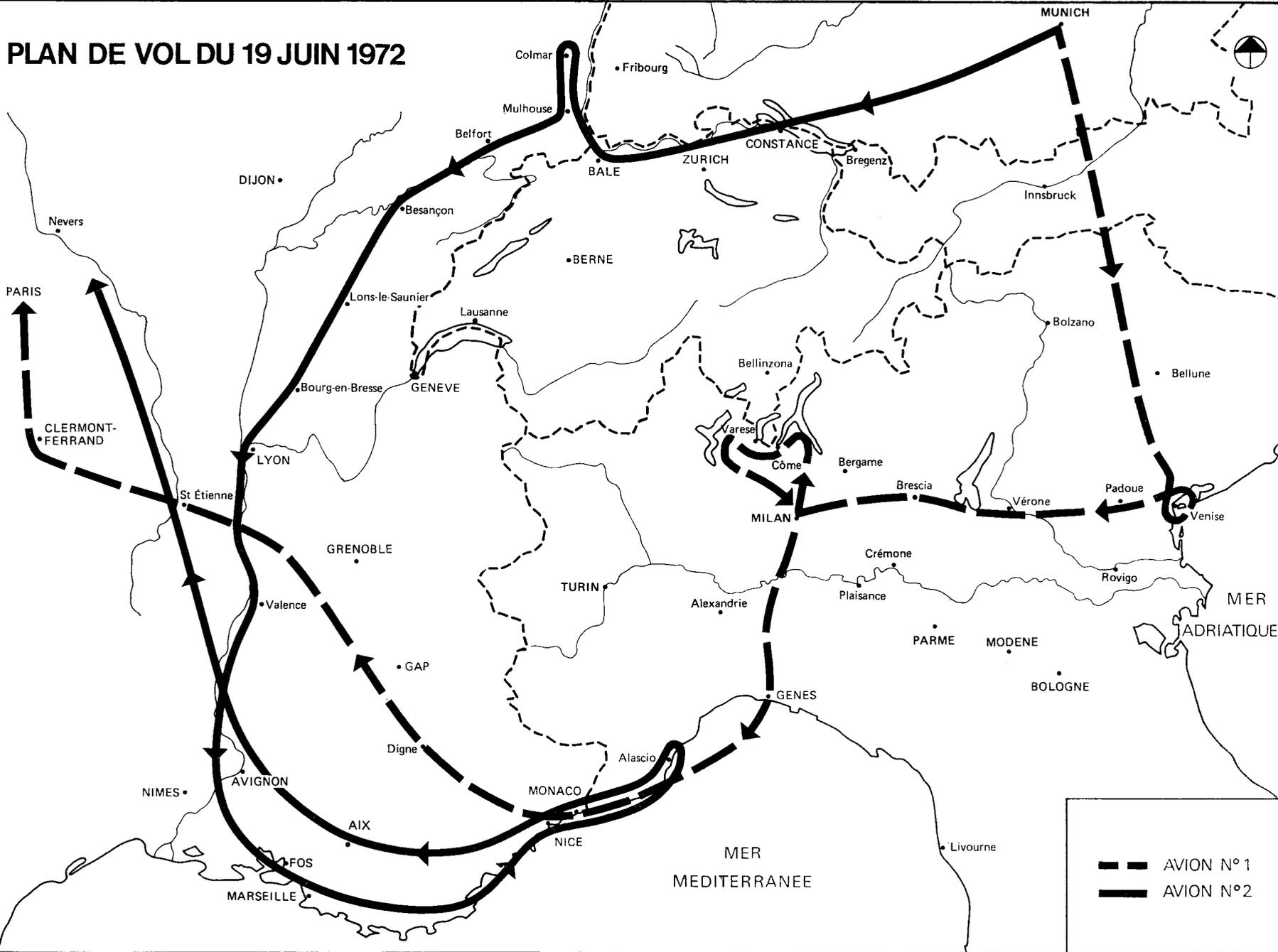
MER
DU
NORD



--- AVION N°1
— AVION N°2

PLAN DE VOL DU 19 JUIN 1972

17



2

LA LECTURE DES SIGNES DE DÉVELOPPEMENT

Les survols de la France effectués en 1970 et 1971 avaient pour objectif essentiel de débrider l'imagination et de ne retenir de la foule d'images perçues que celles qui semblaient essentielles.

Au contraire, la mission de juin 1972 s'est efforcée, par une méthode avant tout subjective, d'apporter des réponses aussi exactes que possible à des questions traditionnellement abordées d'une manière scientifique et rationnelle. Ceci pose le problème de la lecture du sol et de l'interprétation qui est donnée aux images. De l'authenticité des informations filtrées par l'œil, la mémoire et la culture naissent la précision et l'objectivité des conclusions.

On sait, grâce aux entretiens que nous avons eus avec les membres de l'équipe du survol, que les grandes impressions sur la vie urbaine et industrielle ont souvent masqué certaines réalités du développement.

Nous avons tenté d'analyser sommairement les différents modes de lecture et les types d'interprétation des images lues. Ceci semble important, non seulement pour connaître les limites d'objectivité et de précision de cette étude mais aussi pour faciliter la préparation de futurs participants à de semblables missions.

▪ La lecture

L'objectif du survol est de recueillir des impressions et, en ce sens, la lecture d'un territoire en utilisant un avion est un procédé moderne qui offre un remarquable moyen de synthèse. Cependant, le but de la mission est bien d'avoir une vision globale aussi juste et réelle que possible. Il convient donc de trouver un équilibre entre une série d'impressions fondées sur des contrastes et des comparaisons, et une méthode de lecture plus objective.

LES CONTRASTES

a) L'inattendu

Les participants ont conservé la mémoire de nombreuses images parce qu'elles étaient inattendues : la Ruhr verte, le foisonnement de maisons mobiles sur la côte Sud de l'Angleterre, le vide de Fos ou encore la petitesse de Dunkerque qui, vu dans le coucher du soleil, a été défini comme « mignon ».

On attendait que la Ruhr soit triste, noire et immense, qu'elle donne, en plus moderne, l'impression de marée sombre qu'on a ressentie si fortement en Grande-Bretagne, de Liverpool à Leeds, par exemple. La Ruhr est apparue vaste, harmonieuse, puissante, neuve. Même la pollution de l'air connue dans les brumes de Rouen n'a pas frappé les passagers. La Ruhr a été appréciée comme un remarquable outil de production moderne où villes, industries et forêts ont trouvé leur place.

L'importance des moyens de communication et le rôle des transports que l'on aurait tendance à sous-estimer dans les économies modernes sont apparus comme une trame essentielle au développement de l'industrie.

Ces images fortes sont nées du décalage constaté entre la réalité et le mythe : elles privilégient des impressions qui ne peuvent être valables qu'au niveau d'un ensemble.

b) Le mythe renforcé

Parce qu'ils ne peuvent pas faire abstraction de leur savoir, les spectateurs recherchent, consciemment ou non, la transcription dans l'aménagement du sol de leurs connaissances. La vue d'avion a alors un pouvoir de suggestion considérable qui permet de renforcer les mythes en les rendant concrets. On sait que le revenu par habitant en Angleterre est beaucoup plus proche de celui des Italiens que de celui des Français*, on sait aussi que l'industrie anglaise est souffrante et que sa puissance mondiale date du siècle dernier. Les spectateurs sont cependant frappés — même « consternés » — de voir combien la vie semble rare dans les grands centres industriels anglais, combien aussi ils sont imposants et combien ils traduisent de puissance perdue, combien enfin ils donnent peu l'impression de richesse, même si l'habitat individuel et les golfs suggèrent une certaine qualité de la vie.

On s'attendait à ce que Rotterdam, le Rhin, la Ruhr ou Munich soient imposants. Or, les Pays-Bas et l'Allemagne sont encore plus puissants, plus modernes et plus impressionnants que ne le pensaient les spécialistes de ces régions.

■ ■ ■

* Cf. l'article de Christian GOUX dans Le Figaro du 26 juin 1972. « Derrière le problème de la livre, celui de l'Angleterre. »

Quant à la zone Venise-Milan, on connaissait son développement mais on n'imaginait pas ce foisonnement de zones industrielles — certes de dimensions modestes.

Lorsque l'on voit l'assemblage zone industrielle/lagune/ville de Venise et l'étroitesse de l'ensemble, on comprend combien Venise est menacée par tout ce qui la cerne.

c) Le neuf

Un troisième type de contraste frappe les spectateurs : l'opposition vieux/neuf. Il s'agit alors d'un phénomène purement sensoriel, sans référence à des connaissances acquises. Tout ce qui est récent — habitat, urbanisme, industries ou moyens de communications — éclate dans le paysage et prend des proportions démesurées par rapport à ce qui est plus ancien. Le neuf est droit, clair, propre et crée aussitôt une image exagérée : les zones industrielles entre Venise et Milan deviennent « des centaines », et l'autoroute qui coupe Anvers devient « une zone verte ».

Eussions-nous vu un ensemble de trois cents logements en construction à Calais que l'on aurait conclu à l'existence d'une véritable ville nouvelle.

Les aménagements récents sont particulièrement visibles d'avion et permettent une identification rapide des zones dynamiques. Il n'y a qu'à Birmingham que les participants au survol, déprimés par l'homogénéité sombre des villes anglaises infinies, n'ont pas gardé le souvenir des vastes zones de rénovation où de nombreux immeubles modernes comptent plus de vingt étages. Par contre, ils ont vu les autoroutes et les échangeurs qui sillonnent ce quartier et ouvrent la voie à de nouveaux chantiers.

Cette prééminence du neuf sur le vieux ne semble pas réellement un obstacle à la qualité et à la véracité des impressions car l'essentiel consiste, d'une part, à conserver les images des signes du dynamisme, d'autre part à être en mesure de comparer entre plusieurs régions les traces du développement récent.

LES COMPARAISONS

Les paragraphes précédents ont fixé quelques-unes des limites d'objectivité des observations. L'important, dans le cadre de la mission, est cependant de préserver au mieux les qualités d'exactitude des comparaisons d'une zone par rapport à une autre.

Ces comparaisons ont sans doute été assez fidèles à l'intérieur de régions homogènes telles que l'ensemble des zones de reconversion anglaises, le Rhin, Venise-Milan ou la France. Elles sont, par contre, plus délicates à transcrire lorsque l'on veut comparer

les grandes régions entre elles, à l'échelle de l'Europe. Chacune des zones survolées a un type de développement industriel qui lui est propre et des caractéristiques qui deviennent difficiles à comparer si l'on essaye de déterminer le potentiel de croissance qu'elles expriment.

La partie de l'Italie que nous avons vue bourgeoise et fait preuve d'un dynamisme exceptionnel : des zones industrielles sont en cours d'aménagement et des usines en cours de construction. Cependant, le milieu reste très agricole, on ne voit pas de chantiers très importants de logements sociaux, les villes n'ont pas été restructurées et l'industrie reste légère.

Les signes du développement le long du Rhin sont d'une tout autre nature : l'industrialisation sauvage a été maîtrisée et, sans doute pas seulement à l'occasion de la reconstruction qui succéda à la dernière guerre mondiale ; la population est très urbanisée ; les réalisations récentes sont encore plus impressionnantes que les chantiers pourtant imposants.

Dans ces deux régions, les dimensions ne sont pas à la même échelle, les styles de développement sont différents, mais tous deux témoignent d'un dynamisme dont on peut dire qu'il correspond, dans un cas, à un début d'industrialisation et, dans l'autre, à une puissance qui continue sa progression. Mais ceci n'enlève rien au témoignage de vitalité de la zone Venise-Milan.

Les comparaisons sont basées sur deux séries d'observations : les surfaces et les densités d'implantation d'une part, le neuf et les mouvements (transports, terres, fumées) d'autre part.

Les surfaces/densités fixent des ordres de grandeur qui permettent de comparer les capacités de production : la Grande-Bretagne est, de ce point de vue, à l'échelle des industries du Rhin ; les villes industrielles de France sont comparables à celles de l'Italie du Nord. Cependant, l'élément surfaces/densités ne permet pas de statuer sur la puissance industrielle, ni sur son avenir. Il faut observer l'utilisation des moyens de communications, les cheminées d'usines qui trahissent leur activité par des fumées, les chantiers, le caractère récent de l'habitat et l'architecture moderne des nouvelles usines.

Les canaux n'existent qu'aux environs du Rhin ; s'ils existent ailleurs, ils n'ont pas été remarqués. Le seul axe de transport fluvial digne de ce nom est le Rhin où l'on peut voir d'un seul coup d'œil plusieurs dizaines de péniches alors que l'on a compté trois péniches sur le Rhône entre Lyon et la Méditerranée et que la Seine et la Moselle ont des niveaux de fréquentation comparables — quelques dizaines de péniches sur l'ensemble de leurs cours navigables.

Le réseau ferré dense de l'Angleterre et ses gares de triage vastes semblent beaucoup moins utilisés qu'ils ne le sont dans la région du Rhin. En particulier, on a souvent eu l'impression en Grande-Bretagne que les gares de triage rouillaient : or, on détermine leur activité par le fait que les rails brillent même lorsque l'intensité lumineuse est faible.

Quant aux autoroutes, on ne retrouve nulle part la densité extrême que l'on constate entre Rotterdam et Cologne. Le réseau est cependant important en Angleterre et très fréquenté.

Les cheminées et les tours des hauts fourneaux ou des usines à gaz sont particulièrement spectaculaires dans un paysage industriel. Cependant, au moins la moitié des milliers de cheminées vues au cours du périple en Grande-Bretagne semblaient ne pas vivre : ni fumée, ni vapeur ne s'en échappaient et le contraste avec Rotterdam, Amsterdam ou la Ruhr — vus un dimanche — n'en a été que plus saisissant.

Les chantiers se repèrent très facilement par la trace neuve d'une terre fraîchement remuée et par la végétation orange ou jaune des grues et des bulldozers. Les autoroutes, les ZUP ou les villes nouvelles en construction sont voyantes. Les chantiers sont innombrables sur les rives du Rhin et dans les régions qu'il irrigue ; par contre, presque invisibles en Grande-Bretagne à l'exception de quelques échangeurs d'autoroutes et de terrils que l'on est en train d'aplanir afin, sans doute, d'obtenir un terrain remblayé et constructible. En Italie comme en France, nous n'avons pas vu de chantiers d'autoroutes. Les chantiers de zones industrielles existent en France sans que l'on voie également les usines se construire. En République fédérale allemande, par contre, il semble que les chantiers ne précèdent que de très peu l'installation des industries nouvelles.

L'architecture et l'urbanisme enfin sont un témoignage frappant de la richesse, du modernisme et des capacités de développement. Le dynamisme de l'industrie semble très fortement associé à de nouvelles formes d'urbanisme et d'architecture. Ceci est vrai au point que l'on ne sait pas distinguer les fonctions d'un immeuble : s'il est construit en hauteur, il abrite des logements ou des activités tertiaires ; s'il est bas, ce peut être, au premier coup d'œil, un immeuble de logements ou de bureaux, un entrepôt ou bien une industrie propre. Il faut faire extrêmement attention pour pouvoir distinguer une usine climatisée d'un hangar moderne dont on sent qu'il est vide. De même, rien ne ressemble plus à un centre commercial qu'une usine d'automobiles.

Toutes ces constructions sont propres et l'urbanisme ne permet guère, aux Pays-Bas et en R.F.A., de distinguer si elles sont à vocation d'habitation ou de production. A Eindhoven, par exemple, il a fallu beaucoup d'attention, même à ceux des participants qui connaissaient très bien l'agglomération, pour identifier les bâtiments extrêmement vastes de l'industrie électronique qui se trouvent au milieu de la ville.

La ville nouvelle de Marl (au Nord de la Ruhr) ressemble étrangement à une ville nouvelle française, mais on la voit au centre d'un tissu industriel moderne par ses formes, ses couleurs et son intégration aux forêts avoisinantes. Par contre, l'industrie de Dunkerque semble peu en développement car la ville reste étriquée. Quant à l'Angleterre, l'urbanisme et l'architecture des maisons individuelles n'ont pas évolué depuis un siècle et c'est bien la même impression que l'on a en examinant les industries.

Pour comparer des régions entre elles, il semble bien que la mémoire conserve des images assez exactes des surfaces, des densités et des signes de l'activité et du développement.

Ajoutons que l'altitude des avions a généralement été de 300 mètres et que la luminosité fut homogène, à l'exception du soleil italien. Les facteurs altitude et luminosité n'ont pas été des sources d'erreurs graves.

LA LECTURE OBJECTIVE

La méthode du survol, parce qu'elle raccourcit les distances, contraste les détails, rompt les mythes ou les renforce, est subjective par essence. Il faut conserver aux impressions leur spontanéité. Plus, l'exactitude de ces impressions n'est pas altérée au niveau macro : la manière dont les diverses régions survolées ont été décrites, prouve que les grandes tendances retenues sont en relative correspondance avec les données statistiques. Par contre, une observation au niveau micro (habitat, transports, agriculture, etc.) est difficilement objective sans une connaissance approfondie de la région survolée et si l'on ne dispose pas d'atlas détaillés permettant l'identification immédiate des centres importants d'activité. La lecture objective devient alors une comparaison entre la réalité vue et l'image que le spécialiste s'était forgé sur la base d'études économiques, sociologiques, etc.

Ce mode de lecture objective enlève à la technique du survol une grande part de sa richesse mais on pourrait concevoir une équipe dont un tiers des participants aurait pour mission de comparer des données chiffrées à leur trace et à leur volume dans l'aménagement du territoire. C'est ainsi que l'on obtiendra une image fidèle des signes du développement.

On sent bien qu'il y a des domaines qui auraient dû être approfondis pour pouvoir dresser une carte exacte des tendances à l'évolution des diverses régions industrielles survolées.

Les modes d'extension urbains de Munich, Amsterdam, Birmingham, des villes de la Ruhr, ou le rôle structurant des modes de transport, sont des domaines que l'on a peu appréhendés faute de temps et de connaissances détaillées des zones survolées. On ne s'est pas expliqué à la suite du survol comment l'ouverture d'une autoroute en France ne semble pas engendrer un développement industriel alors que, toutes proportions gardées, l'autoroute Venise-Milan est pour Venise, Padoue, Vérone, ce que le Rhin est pour Rotterdam, Düsseldorf, Mannheim.

Les nouveaux quartiers de Birmingham, cernés d'autoroutes, semblent intégrés à la ville plus ancienne sans que l'on ait remarqué s'il s'agit d'une restructuration d'un tissu urbain dégradé ou simplement d'une extension de la ville.

A la suite du survol, nous sommes mal armés pour dire comment les industries s'accrochent aux villes et à la campagne dans des régions aussi actives que la Ruhr. L'analyse de ce type de phénomène n'est sans doute possible que par une lecture objective, c'est-à-dire attentive et orientée par la connaissance préalable de la zone survolée.

L'INVISIBLE

En décrivant les modes de lecture associés à la technique du survol, nous avons souligné les risques d'inexactitude qui n'enlèvent, d'ailleurs, aucune valeur à la qualité et la véracité des impressions générales.

Les vraies limites tiennent à ce que l'on ne voit pas ou bien parce qu'une région n'est pas survolée (Londres, Hambourg ou Turin, par exemple) ou bien parce que les phénomènes ne laissent pas de traces au sol (grèves, circuits financiers, productivité, etc.).

L'Angleterre est apparue comme une puissance vieille et sans vie. Peut-être la vue de la région de Londres avec sa concentration d'industries, de moyens de communications et de villes nouvelles, aurait favorisé une image moins pessimiste de l'avenir de ce pays. On sait de plus l'importance de Londres comme place financière, on connaît sa compétence en matière de banque, assurance et commerce.

On comprend très bien en voyant la R.F.A. que le revenu par habitant y soit élevé. On est, par contre, mal en mesure de comprendre dès le premier abord comment le revenu des Français est presque équivalent à celui des Allemands. L'industrie et les moyens modernes de transport ont rarement été vus en France parce que le territoire est vaste et peu occupé. On ne peut donc pas en retirer l'impression de force que l'on a en survolant le Rhin.

■ L'interprétation

Prévenus des objectifs de l'étude, les participants ont été préparés à examiner les moyens de production pouvant permettre de caractériser l'existence d'un axe industriel européen, ou son inexistence.

En fait, la technique du survol à basse altitude est une approche trop riche et trop stimulante pour que l'attention du groupe d'étude se soit concentrée sur la seule industrie. Les participants ont vu

non seulement l'activité de production mais aussi la campagne — son découpage et son peuplement —, la ville — son urbanisme et sa concentration. Ils ont formé leurs impressions par une vue d'ensemble des régions survolées.

Les conclusions sur le potentiel de développement et l'évolution des différentes régions survolées ont largement tenu compte du caractère ethnique que l'on retrouve avec force dans la manière dont les habitants ont façonné leur espace.

Le rythme régulier de l'aménagement dans le Nord de l'Europe disparaît peu à peu lorsqu'on s'éloigne vers le Sud pour faire place à des formes aléatoires. Aux Pays-Bas et en R.F.A., le sol apparaît comme un dallage : grandes surfaces rectilignes et ordonnées ; les formes se transforment en Grande-Bretagne pour devenir un patchwork, avec moins de désordre et de plus grandes propriétés qu'en France ou en Italie ; dans les parties Sud de l'Europe, les pays sont composés comme une mosaïque : un désordre de petites propriétés.

Ceci traduit bien l'état d'avancement industriel des divers pays. La formidable concentration de puissance le long du Rhin s'est accompagnée d'une restructuration de la campagne. Le même phénomène, toutes proportions gardées, est constaté au Sud de Milan. Par contre, en France ou de Venise à Bergame, les populations sont rurales et l'industrialisation n'a pas encore engendré une complète refonte du système de production agricole. Dans le Nord, l'habitat est individuel et canalisé par un plan d'urbanisme alors que, dans le Sud, les immeubles sont collés les uns aux autres et les rues, sans tracé, ne sont qu'un moyen d'accès à une porte. Si l'individualisme des gens du Sud existe, il ne se traduit que par les toits, leur pente, leur surface et leur couleur. Ces constatations ne sont pas seulement vraies à l'échelle de l'Europe mais aussi à l'intérieur d'un pays : Munich est par rapport à Düsseldorf une ville du Sud.

L'Allemand ordonné, l'Anglais insulaire, l'Italien qui allie charme et efficacité, le Français craintif et le Hollandais qui est allemand mais avec le raffinement d'un peuple ouvert sur la mer, sont autant d'images d'Epinal qui ont pris de l'importance dans l'interprétation des signes du développement et ont infléchi les conclusions sur l'avenir des régions en tant que parties d'un ensemble européen.

Le caractère ethnique est apparu non comme l'expression du développement économique, mais comme sa cause.

Dis-moi comment est ton espace, je te dirai qui tu es.

L'habitat est devenu le témoignage de la psychologie des individus, l'urbanisme celui du dynamisme de l'industrie et de la puissance du pouvoir politique. Quant aux espaces interurbains, ils ont été le baromètre de l'état d'avancement d'une société dans l'ère industrielle.

BILAN DES IMPRESSIONS D'ENSEMBLE

Les images du survol ont accentué certaines attentes : la R.F.A. et les Pays-Bas paraissent, industriellement, plus avancés, plus dynamiques qu'on ne le pensait, l'Angleterre plus statique qu'on ne le craignait ; elles ont confirmé que l'Italie se développe d'une manière originale, et montré la France comme un pays équilibré. Nous ne parlerons pas, dans ce chapitre, de la Belgique et de l'Italie qui ont été vues d'une manière ou trop rapide ou trop incomplète pour que l'on puisse retirer des impressions d'ensemble.

La Grande-Bretagne de Southampton à Manchester

C'est le seul pays survolé pour lequel l'unanimité sur les conclusions ne s'est pas faite. Les images que nous avons eues d'avion conduisent au pessimisme en ce qui concerne l'avenir économique. Cependant, il faut tempérer les jugements parce que la région de Londres n'a pas été vue et parce que la richesse du pays tient aujourd'hui, pour une part importante, dans son activité financière qui ne peut être saisie d'avion.

FACTEURS NÉGATIFS

a) Un pays usé

On est, le long du Rhin, étonné par ce qui est vieux alors qu'on est, en Grande-Bretagne, frappé par ce qui est neuf.

Les villes industrielles sont une marée sombre, vieille et morte. Elles donnent le sentiment d'une grandeur qui s'assoupit, d'une puissance qui s'éteint. Même l'urbanisme récent est morne et sans imagination. On sent un pays qui vieillit encore.

b) Le repli sur soi-même

La maison individuelle est isolée au milieu de son jardin dont le vert tire sur le gris. On ne voit pas de mouvement dans les rues, pas de voitures non plus. La vie de quartier ne semble pas exister, la famille est sans contact avec l'extérieur et l'homme semble se recroqueviller sur lui-même.

c) Absence d'innovation

Il existe très peu de styles de maisons différents et les maisons modernes sont identiques à celles du siècle dernier. L'habitat est sans rupture, non évolutif. L'urbanisme est dominé par des dessinateurs qui perpétuent le caractère sans rupture de l'existence en utilisant des courbes et non pas des lignes droites et des angles droits. On ne voit pas des ensembles neufs, mais des quartiers récemment aménagés dans lesquels les pavillons s'ajoutent les uns aux autres au fur et à mesure des besoins : un urbanisme et un habitat cellulaires qui permettent une composition organique de la ville.

d) La pauvreté

Malgré une extrême densité d'implantations industrielles, malgré les maisons individuelles bordées de petits jardins, malgré les golfs, on sent un pays pauvre et pas seulement vétuste. Les aéroports ne reflètent pas le luxe et le confort de ceux de l'Europe continentale, on n'y voit que très peu d'avions privés, les restaurants y ont l'allure de cantines et les consommateurs sont modestement vêtus.

On ne voit pas de traces d'investissements personnels si ce n'est sur la côte Sud où les milliers de résidences secondaires sont des caravanes et au mieux des maisons mobiles.

FACTEURS POSITIFS

a) Un dynamisme ponctuel

L'architecture et l'urbanisme se modernisent dans un quartier de Birmingham : des immeubles-tours s'insèrent dans un réseau dense d'autoroutes. Le port de Liverpool conserve une vie maritime

active. Le fait que l'on aplanisse des crassiers implique que l'on aménage de nouveaux quartiers ou de nouvelles zones industrielles. Les autoroutes sont nombreuses et font l'objet d'extensions.

b) Une qualité de vie en progrès

Les vieilles maisons sont étroites et serrées les unes aux autres, leurs jardins sont petits ; par contre, les nouvelles habitations sont plus vastes, avec de grands jardins, les chaussées et les trottoirs sont larges et traduisent un souci d'amélioration de la qualité de la vie plus qu'un gaspillage de l'espace.

c) Oxford

Ce joyau représente la capacité à façonner un outil de production admirable, le témoignage de la qualité d'une classe dirigeante, une exceptionnelle concentration de puissance intellectuelle.

d) Une puissance indestructible

L'Angleterre, telle que nous l'avons vue, témoigne d'une puissance telle qu'elle conserve un caractère indestructible. On pense alors que le lion n'est pas mort, seulement en état d'hibernation. Le creux de la vague atteint, l'entrée dans le Marché commun va redonner à la Grande-Bretagne le coup de fouet dont elle a besoin.

e) Des consommateurs potentiels

L'industrialisation a créé des agglomérations urbaines de dimensions considérables qui représentent des millions de consommateurs dont on pense qu'ils pourraient avoir des habitudes de consommation semblables à celles des Européens.

f) Les données invisibles

La région de Londres et des villes nouvelles n'a pas été vue et c'est parce que la place de Londres est compétente que les Allemands acceptent de passer par elle pour leurs opérations financières.

La situation économique et politique de la Grande-Bretagne est trop complexe pour que l'on puisse prendre le risque de tirer des conclusions à la suite du survol des régions industrielles.

Une chose est cependant à la fois inquiétante et frappante : on n'y a pas vu les signes du renouveau qui foisonnent dans les autres pays d'Europe.

On sent le poids de structures mentales peu évolutives. On se demande si les pays de l'Europe des Six qui pourraient être tentés par l'ouverture d'un marché de soixante millions d'habitants arriveront à lutter contre la pesanteur sociologique qui se dégage des grandes villes. On pressent que rénover l'industrie ancienne ne suffirait pas mais qu'il faudrait bien une nouvelle industrie. Le pétrole et le gaz de la Mer du Nord pourraient en ce sens jouer un rôle déterminant.

Si la région de Londres que nous n'avons pas survolée est aussi riche et dynamique que nous sommes prêts à le croire, est-il possible que les effets ne s'en fassent pas sentir à cent kilomètres, aux portes de Coventry et de Birmingham ? On sait que la place de Londres dispose de capitaux importants : les Anglais qui gèrent ces fonds ont-ils aujourd'hui si peu confiance en leur propre pays qu'ils ne veulent plus y investir ? A la suite du survol, nous avons interviewé par téléphone deux financiers de Londres qui gèrent des portefeuilles importants : tous les deux ont confirmé que l'entrée de leur pays dans le Marché commun allait accroître la part des investissements faits par la City en Europe autant dans les secteurs industriels que tertiaires. Une autre anecdote : « The Times » du 11 juillet 1972 signalait que, grâce à l'adhésion à l'Europe des Six, les investissements anglais seraient facilités en France, en particulier par la levée d'un certain nombre de contrôles. L'article soulignait par ailleurs qu'à la fin 1970 les investissements anglais en France avaient atteint 221 millions de livres sterling contre 54 millions de livres sterling de France vers la Grande-Bretagne.

La perte de l'Empire, la tentative de préservation d'une situation de plein emploi, le problème lancinant de la balance des paiements, les dévaluations successives ont fait que, si l'on compare le P.N.B. par habitant en dollars, « aujourd'hui un Anglais = un Italien = un demi-Allemand ». La cause de cette série d'échecs n'est-elle pas la perte de substance par un peuple des qualités qui lui ont permis pendant si longtemps de gérer les affaires du monde ?

Lorsque l'on compare la Grande-Bretagne aux autres pays survolés, on reste impressionné par son passé mais « on ne lui voit jouer aucun rôle futur sur le plan des idées car on n'y a rien vu qui se soit transformé, qui ait évolué ». C'est un pays qui semble sans projets, et qui ne donne guère l'impression de vouloir en avoir.

Le survol a été trop incomplet pour que l'on puisse dire si la Grande-Bretagne a des chances de bien commencer son ère post-industrielle, il a, semble-t-il, été assez révélateur pour que l'on puisse affirmer qu'elle termine mal son ère industrielle.

La République Fédérale Allemande

FACTEURS POSITIFS

a) La puissance

Elle est éclatante sur tous les fronts. Tout est vaste, dense, actif : le Rhin, les gares de triage, les rues, les hommes, les usines, les forêts, l'architecture, la construction, la qualité de la vie, le développement organisé, les aéroports, les brasseries de Munich, etc. Cette puissance est globale, riche et moderne.

b) Le capital neuf

L'Angleterre a laissé une forte impression de puissance mais d'une autre nature que la R.F.A. où tout est neuf, où tout ce qui subsiste de vieux tend à disparaître avec la restructuration des zones de production. Le phénomène est particulièrement sensible dans la Ruhr où les zones vétustes ne se remarquent presque plus et font place à des usines et des villes nouvelles qui s'étendent au Nord comme au Sud et font sortir la Ruhr de son périmètre traditionnel.

c) La maîtrise du développement

Elle s'exprime d'abord par le respect de la qualité de la vie. L'habitat moderne est caractérisé par de petits immeubles et les tours atteignent rarement dix étages. L'urbanisme ne semble pas monotone. Les espaces verts sont nombreux à l'intérieur des zones construites qui sont le plus souvent cernées par des forêts. Les innombrables forêts le long du Rhin sont protégées par une exploitation rigoureuse. La pollution de l'air existe dans la Ruhr mais dans des limites qui semblent acceptables et dans des régions aussi actives que Munich, Nuremberg et Sarrebourg, elle semble parfaitement maîtrisée. Le Rhin est toujours de couleur sombre mais les milliers de petits étangs qui l'entourent restent limpides.

La qualité de vie a semblé exceptionnelle à Munich, « une ville où l'on aurait envie de venir prendre sa retraite ». Elle existe aussi dans la « Ruhr verte » même si c'est à un degré moindre.

La maîtrise du développement s'exprime aussi par la croissance stupéfiante de Munich. Elle ne s'explique que par une volonté de

régionalisation au niveau national et un pouvoir de réalisation à l'échelon du Land. Munich se développe en dehors d'un système d'économie industrielle. Les jeux olympiques sont sans doute la cause principale de l'extension actuelle, mais ils sont la conséquence d'un choix politique qui a proposé que Munich soit ville olympique en 1972.

Enfin, de nombreux éléments ponctuels confirment cette impression de contrôle de l'aménagement. Tous les paysages le long du Rhin et de la Sarre semblent avoir été modelés sinon créés par l'homme. La nature est exploitée rationnellement. Les nouvelles zones industrielles sont aménagées parce qu'elles sont destinées à être immédiatement occupées par des usines. Les autoroutes sont construites simultanément à l'édification de la ville nouvelle de Marl.

d) L'ordre

Il est dans les formes rectilignes de la campagne, dans les zones industrielles tirées au cordeau, dans l'harmonie qui lie toits, maisons et jardins, dans le fonctionnement des aéroports. Le développement de la R.F.A. qui nous a surpris par son importance et sa vitalité semble se faire dans l'ordre.

e) Le Rhin

L'industrie allemande est un don du Rhin.

Ce fleuve imprime son style, commande, il a une force magique. Placé par la géographie, il a fait naître sur ses rives l'histoire du développement. De nouvelles darses sont partout en construction, de larges espaces sont disponibles le long de ses berges ; s'il existe un axe industriel de l'Europe, il est le long du Rhin.

f) Les moyens de production

Ils existent sur des surfaces et avec des densités comparables à celles de l'Angleterre mais ils témoignent d'une capacité de production sans commune mesure avec celle de la Grande-Bretagne.

Les moyens de communications — canaux, chemins de fer, autoroutes et aéroports — sont d'une telle densité qu'ils en arrivent à donner une impression de désordre.

FACTEURS NÉGATIFS

a) La concentration

Il n'est pas certain qu'une concentration d'hommes et de moyens aussi importante qu'elle apparaît le long du Rhin soit pour l'avenir un critère de succès.

La concentration industrielle ne paraît plus être un facteur décisif de réussite économique. Comme nous le verrons dans le chapitre suivant de cette étude, elle est née des ressources de la géographie (eau pour le transport et mines pour l'exploitation) et elle s'est développée selon un processus historique dont les villes sont le témoignage.

Quant à la concentration humaine, elle peut être une source de problèmes sociaux.

On pressent aussi que la concentration peut être coûteuse lors d'une restructuration comme c'est le cas actuellement dans la Ruhr. La réorganisation du milieu urbain et industriel ainsi que des réseaux de communications doit être une opération très chère.

b) La difficile maîtrise de la puissance

Le pays semble à la fois puissant, moderne, dynamique, gentil mais aussi tragique et parfois inquiétant.

Par exemple, les participants ont été frappés par les affiches qui montrent le visage des vingt-six membres de la bande Baader et sur lesquelles des croix rouges rayent la tête de ceux qui ont été pris.

c) L'imitation des Etats-Unis

La concentration, le modernisme agressif et le matérialisme rappellent les Etats-Unis. A Munich, l'entrée des magasins, le comportement des individus, les trottoirs avec leur gazon, la publicité, les hôtels ou l'aéroport rappellent une ville américaine. On a l'impression que les Allemands sont malades de ne pas pouvoir plus encore imiter les Américains. Cette imitation se fait d'une manière organisée et avec une rigidité qui est à l'opposé des facultés d'adaptation et d'innovation propres à leur modèle d'Outre-Atlantique.

Si l'Allemagne est incontestablement la nation industrielle la plus avancée de l'Europe, on a cependant du mal à l'imaginer pénétrant d'une manière satisfaisante dans l'ère post-industrielle. On pressent que les problèmes sociaux pourraient être graves parce que l'on sent une faille entre le fait d'un pays industriel riche et un faible niveau du charme de la vie. « On a l'impression que les individus échangent de l'ennui. »

Les Pays-Bas

FACTEURS NÉGATIFS

a) La saturation possible

Le pays est exigu, le sol extrêmement occupé et on a l'impression qu'il y a une limite à la quantité de tonnes de pétrole, de tulipes et de canaux que l'on pourra faire cohabiter. La saturation apparaîtra en premier lieu à Rotterdam.

b) La dépendance de l'étranger

On a très nettement le sentiment que toute l'activité qui se déploie dans le pays ne peut être strictement hollandaise : l'Allemagne doit y avoir une part non négligeable.

Anvers donne bien l'impression d'être le port d'un pays mais Rotterdam ne peut être seulement le port de la Hollande : comme son nom — Europort — l'indique, c'est le port de l'Europe. Les Pays-Bas doivent donc subir plus directement encore que les autres pays de l'Europe des Six les fluctuations de l'économie de la R.F.A.

FACTEURS POSITIFS

a) Le débouché du Rhin

Amsterdam et Rotterdam font partie de l'axe rhénan et en sont le débouché naturel. Les Pays-Bas bénéficient ainsi du plus puissant moyen de communications de l'Europe qui draine sur un millier de kilomètres zones industrielles, technologie et marchés.

b) L'ordre

On retrouve en Hollande l'ordre allemand mais avec plus de fantaisie et de goût. La notion de ligne droite qui quadrille le territoire semble s'affaiblir lorsque l'on arrive aux Pays-Bas. Les différences restent cependant infimes et l'on voit bien tout le

long du Rhin la même volonté d'organisation. Cet ordre n'est d'ailleurs pas seulement un trait de caractère mais aussi un effet de la concentration et peut-être d'un début de saturation.

c) Le dynamisme équilibré

Les témoignages en sont nombreux : la restructuration et les ZUP de Rotterdam et d'Amsterdam, les zones industrielles de serres entre Haarlem et La Haye, l'activité stupéfiante de l'Europort, la foule sur les plages ou encore les nombreux bateaux de week-end qui, à l'Est d'Amsterdam, peuplent des polders aménagés dans les arbres. L'impression générale d'une vie équilibrée enlève à la puissance de Rotterdam ce qu'elle pourrait avoir d'agressif.

d) Le marché anglais

Il faut, en avion, trop peu de temps pour joindre Londres à Anvers ou Rotterdam pour qu'on n'ait pas l'impression que la Grande-Bretagne est à portée de péniche de la Hollande. Or, l'industrie et l'activité maritime sont sans commune mesure entre Rotterdam ou Amsterdam et Liverpool ou la région de Bristol.

En fait, les Hollandais apparaissent bien comme les marins de l'Europe.

La France

FACTEURS NÉGATIFS

a) Un archipel à l'intérieur

Le développement industriel semble se faire de manière ponctuelle, sans liaisons perceptibles ou réelles entre deux pôles d'activité.

Les trois grandes îles de la France sont Paris, Lyon et Marseille.

b) Une île en Europe

La France ne semble connectée à rien.

Lille n'est pas relié à Anvers, la Sarre semble se développer plus vers l'Allemagne que vers Metz. La rive droite du Rhin de Bâle à Karlsruhe est très active, ce qui fait paraître vide le paysage de la rive française. Lyon ne semble pas relié à l'Europe.

Nous avons vu deux grands axes européens s'établir : Venise-Hambourg et Francfort-Danube vers l'Europe de l'Est. Les pièces maîtresses de cette trame sont Munich et Nuremberg. Dans un système régionalisé, rien ne s'oppose à ce que le Land de Bavière joue une carte européenne dans la mesure où il se considère comme une entité propre et pas seulement comme une partie de l'Allemagne. Il est bien certain que ces jonctions Nord-Sud et Est-Ouest n'ont aucune raison de favoriser le développement de la France mais risquent bien au contraire de l'isoler un peu plus et d'en faire vraiment la Bretagne de l'Europe.

c) Un réflexe de peur

Bien que l'urbanisation soit en France beaucoup moins poussée que dans les autres pays survolés — à l'exception de l'Italie —, on constate que les maisons sont pressées les unes contre les autres. Ceci est d'autant plus frappant qu'on a l'impression que le terrain n'a pas dû toujours coûter cher, compte tenu de la faiblesse de la densité de population.

On est surpris de voir que les maisons individuelles avec un jardin existent en Grande-Bretagne, aux Pays-Bas et en R.F.A., dans des régions où les densités sont telles que les formes d'habitat étalé semblent être un gaspillage d'une terre précieuse.

En France, les toits semblent témoigner de l'individualité et les façades du besoin de protection. On a souvent le sentiment que les bourgs ont tendance non seulement à ne pas vouloir se développer mais encore à se refermer sur eux-mêmes.

d) Manque de pouvoir régional

On sent à Munich la force d'un pouvoir qui a les moyens financiers de sa politique. Par contre, les centres de production en France pourraient ne pas avoir une force suffisante pour être en mesure de s'associer à égalité avec les pôles qui se développent de l'autre côté de leurs frontières.

Colmar et Mulhouse ne profitent guère de la croissance de Bâle. Lyon et Marseille n'ont pas de ressources suffisantes pour être des partenaires égaux à Milan, Gênes et Turin qui n'a pas été survolé. Il en est de même de Lille qui n'est pas dans l'orbite d'Anvers, sans pour autant être dans celle de Dunkerque. Et pourtant Venise est reliée par autoroute à Munich donnant à cette dernière la position européenne qu'elle s'est choisie.

e) Faiblesse de la concentration industrielle

La faiblesse des moyens de communications n'est pas compensée par une grande concentration industrielle. L'industrie française

n'est pas à l'échelle de celle du Rhin et il semble utopique de vouloir rattraper la R.F.A. sur ce terrain.

La France apparaît comme un pays essentiellement rural et peu équipé pour participer à l'aventure industrielle de l'an 2000.

Il était discutable de vouloir faire de la France le Japon de l'Europe. Cela semble en tout cas irréalisable. La comparaison des deux rives du Rhin dans sa partie commune à la France et à la R.F.A. est éloquente. D'un côté, une nature souvent vierge, des villages éparpillés, de petites routes, une grande usine (implantée au milieu de la seule forêt de la région), une grande ville un peu sombre — Strasbourg — et un pont sur le Rhin. L'autre rive, jusqu'aux coteaux de la Forêt Noire, a été entièrement façonnée par l'homme : des champs vastes, des bois entourés de pépinières, des villes de dimensions moyennes, des zones industrielles en activité et en construction, des moyens de communications denses et modernes. Le développement est sur la rive droite du Rhin, encore que cette région, au Sud de Karlsruhe, soit très rurale par rapport aux centres industrialisés du Nord.

f) Rôle non dynamique des voies de communications

L'importance des moyens de communications est apparue de manière éclatante pour le développement industriel. Par ailleurs, il semble bien que l'autoroute puisse être à l'industrie légère ce que les voies d'eau sont à l'industrie lourde. Les industries s'installent sur les berges du Rhin parce que le fleuve permet un cabotage ininterrompu et qu'il est le prolongement naturel de l'usine par l'échange de biens qu'il permet. De même, de Venise à Milan, le développement se fait le long de l'autoroute, épine dorsale du processus d'industrialisation.

Par contre, l'autoroute Lyon-Marseille n'a rien engendré. Bien plus, les seuls signes de croissance visibles le sont sur l'autre rive du Rhône, la rive étroite.

Si les autoroutes qui relient Nuremberg et Munich au reste de la R.F.A. n'ont provoqué aucun développement, c'est parce qu'elles traversent des forêts et des zones agricoles où le manque d'énergie et de matières premières ne permet aucune industrialisation. La situation est bien différente dans la vallée du Rhône.

On en arrive à se poser la question de savoir si le fait de rendre le Rhône entièrement navigable va vraiment faire évoluer la situation.

« Aménager le Rhône pour transporter quoi ? » demandait un participant.

Toute l'équipe a été surprise par le manque de voies de communications. On savait la France en retard sur ses voisins dans ce domaine sans croire que le décalage puisse être aussi important.

Une anecdote enfin prouve à la fois que la France n'est pas européenne, qu'elle n'a pas de réelle infrastructure de transports et

que son isolationisme est un réflexe de protection. Lorsque le canal Rhin-Rhône ou tout autre type de grande liaison européenne est évoqué, le groupe d'étude se scinde entre des industriels qui y sont favorables et des spécialistes de l'aménagement qui font valoir que cela pourrait entraîner un sous-développement de Fos au profit des régions plus industrielles du Nord de l'Europe. Fos et Marseille se verraient spécialisés dans la première transformation des matières, les opérations à grande valeur ajoutée se faisant sur les bords du Rhin.

FACTEURS POSITIFS

a) Pays rural, équilibré et harmonieux

La puissance de l'Allemagne qui semble difficile à maîtriser et la faiblesse de la Grande-Bretagne mise en valeur par sa formidable puissance passée donnent à la France un caractère équilibré.

L'urbanisation est loin d'avoir atteint l'intensité qu'elle a dans les pays voisins. Le pays est très rural. Dans les grandes zones de productions industrielles, la campagne semblait vide, avec de vastes champs supposant une mécanisation très avancée, et reflétait bien la prédominance de l'industrie dans les pays du Nord de l'Europe. Par contre, la campagne française a semblé très habitée : une mosaïque de bosquets, de petits champs et de bourgs.

Même si elle est disséminée et de dimensions modestes, l'industrie existe et se développe en même temps que les formes nouvelles d'habitat.

Concentrer sur une distance double de Paris-Le Havre une capacité industrielle du même ordre de grandeur que celle de tout le territoire français semble être une survivance historique du système de production du XIX^e siècle. La concentration telle qu'on la voit de Cardiff à Leeds ou de Coblenze à Rotterdam n'apparaît pas comme une garantie de réussite et donne de la valeur à l'éparpillement industriel français. Une forte décentralisation de l'industrie doit permettre de protéger la nature intime du pays et d'homogénéiser les différentes régions.

Dans l'Europe telle que nous l'avons vue, l'équilibre français est une valeur importante qui devrait permettre de canaliser la puissance de ses voisins pour leur donner un bon destin.

b) Nombreux pôles dynamiques

Dans la vallée de la Seine, au Sud de Lyon, à Fos, ou de Colmar à Mulhouse, on voit s'ériger à la fois des quartiers neufs et des zones industrielles. Ces centres de développement, parce qu'ils

sont répartis sur un vaste territoire, ne donnent pas l'impression de puissance, mais possèdent un dynamisme propre.

Appuyés sur un réseau moderne de communications, ces divers pôles traduiraient sûrement une croissance équilibrée et la capacité à développer des industries de pointe.

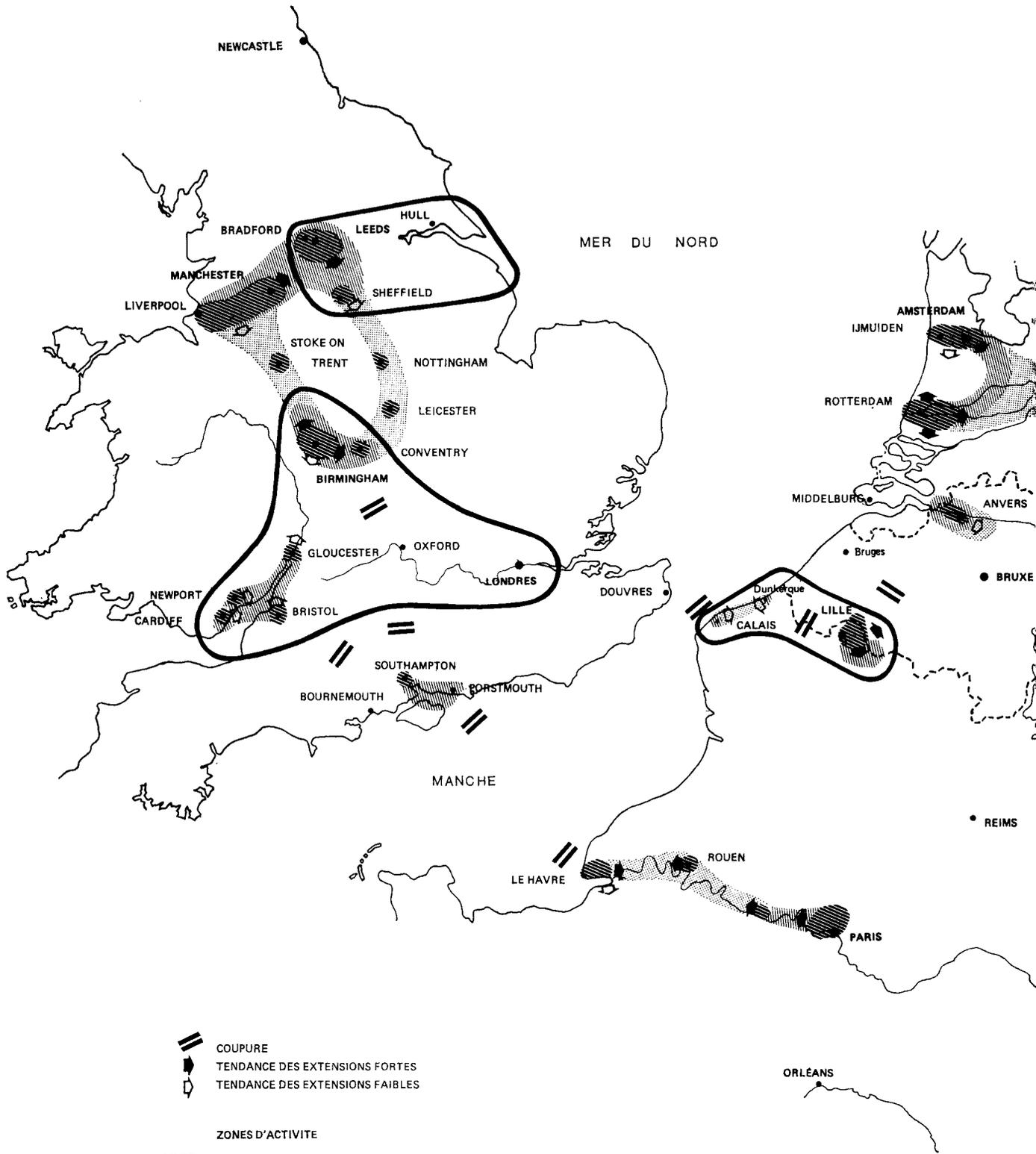
c) Bien préparé pour l'ère post-industrielle

Malgré une certaine rigidité de la structure urbaine, on pense que le charme de vie qui s'exprime à travers les paysages, l'absence de contraintes dues à la concentration urbaine et industrielle et le dynamisme des diverses régions devraient préparer la France à entrer sans grands heurts dans un système post-industriel qui se caractériserait par le règne de l'intelligence, de la spontanéité, de l'imagination et de la sensibilité.

On ne voit pas la France concurrencer l'industrie telle qu'elle existe sur toute la longueur du Rhin. On l'espère, par contre, apte à se développer dans les domaines du secondaire avancé (électronique, aéronautique, par exemple), de la recherche, de l'engineering, de l'université, de l'organisation et du management.

Si la France fait un effort considérable du point de vue des moyens de communications et n'abandonne pas des programmes d'industrialisation, elle semble bien préparée pour prendre le tournant de l'ère économique tertiaire.

La France est sans doute beaucoup plus prête à sortir de l'ère industrielle qu'à y entrer.



NEWCASTLE

BRADFORD

LEEDS

HULL

MER DU NORD

SHEFFIELD

MANCHESTER

LIVERPOOL

STOKE ON TRENT

NOTTINGHAM

LEICESTER

CONVENTRY

BIRMINGHAM

GLOUCESTER

OXFORD

LONDRES

DOUVRES

NEWPORT

CARDEEF

BRISTOL

SOUTHAMPTON

BOURNEMOUTH

BORSTMOUTH

MANCHE

LE HAVRE

ROUEN

PARIS

AMSTERDAM

IJMUIDEN

ROTTERDAM

MIDDELBURG

ANVERS

Bruges

BRUXE

Dunkerque

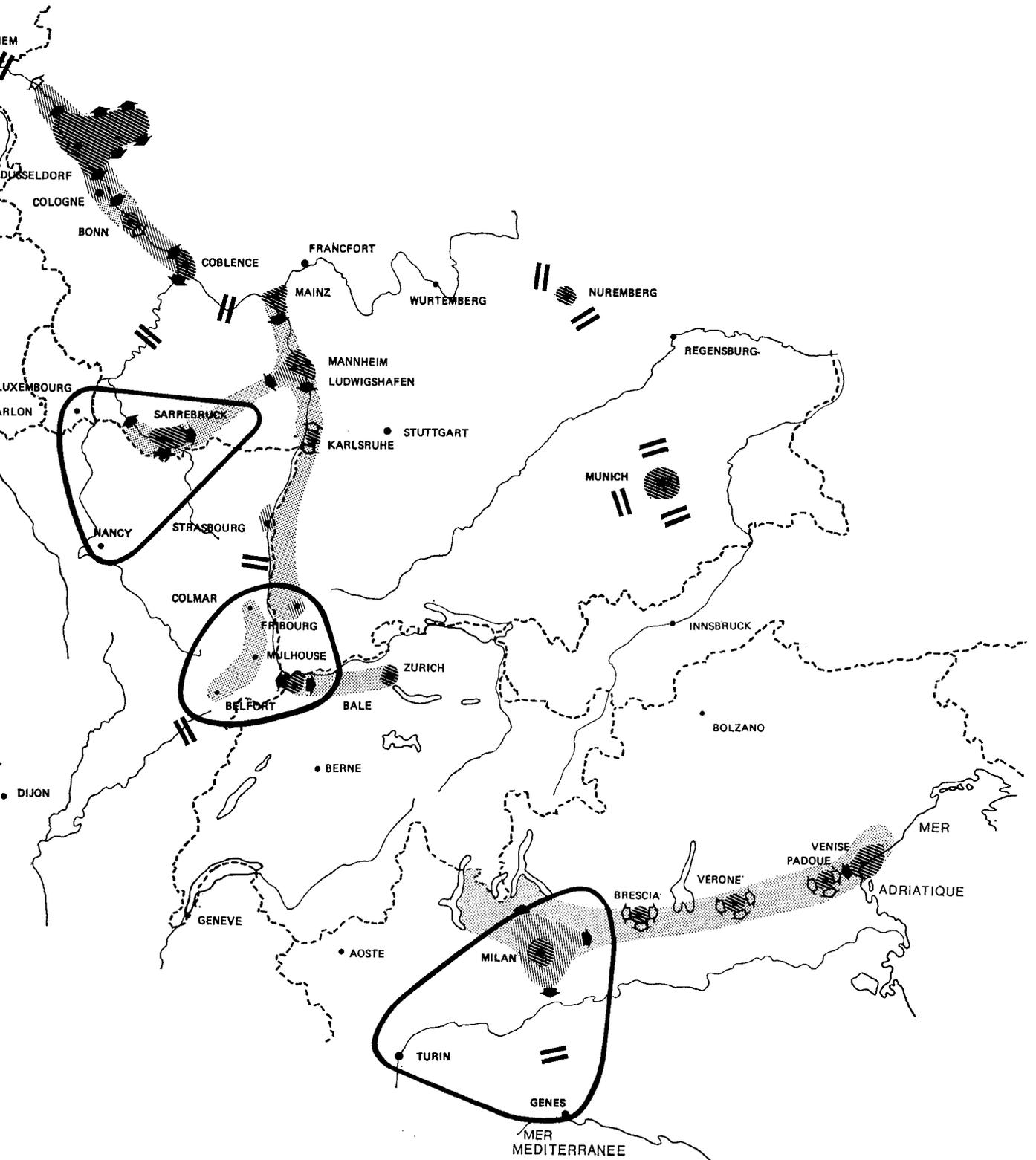
CALAIS

LILLE

REIMS

ORLEANS

REGIONS INDUSTRIELLES SURVOLEES



NOTION D'AXE ET POLES DE DÉVELOPPEMENT EN EUROPE

Trois réflexions sur la notion d'axe

a) Une notion périmée

« Je crois de moins en moins à la valeur d'un axe, cette notion me paraît maintenant désuète. » Cette réflexion synthétise l'ensemble des impressions des participants en même temps qu'elle répond sur le fond aux questions posées par la DATAR.

La notion d'axe est illusoire car elle est, en fait, conceptuelle plutôt que réelle. Du point de vue économique, l'axe industriel — le long du Rhin — émerge mais ne se crée pas : il est un effet — de la géographie et de l'histoire — et non une cause. C'est un élément tactique et non pas stratégique.

On se demande d'ailleurs si l'axe est vraiment utile. Il semble le témoignage d'une Europe pauvre dont le seul moyen de communication était la voie d'eau, le chemin de fer étant destiné à compenser la pénurie de transports. L'axe ne tient pas compte des moyens modernes de communications que sont l'avion et l'autoroute mais apparaît bien comme un vieux réflexe de l'Europe industrielle traditionnelle.

La notion de zone, de région, est beaucoup plus nette. Il existe des zones marquées et issues de l'histoire. L'histoire a son origine dans l'existence des mines. Les mines ont engendré l'industrialisation avec une forte concentration de main-d'œuvre.

L'axe industriel de l'Europe semble, en fait, constitué d'une succession de pôles de développement parfois reliés entre eux par de puissants réseaux de communications.

b) Importance des communications

A la suite du survol, l'importance des réseaux de communications a semblé primordiale et on ne le répétera pas assez. On a été frappé par le rôle qu'ont encore, dans l'économie moderne, les canaux et les voies navigables. L'eau telle que nous l'avons vue sur le Rhin traduit une géographie mais aussi une histoire. De Venise à Milan, une vallée, sans cours d'eau, favorise les échanges. L'autoroute y supplée à l'eau, mais elle ne peut suppléer à l'histoire.

La puissance des communications sur le Rhin et ses rives sera sans doute de moins en moins importante pour le développement futur car elle existe déjà. L'élément déterminant, par contre, sera la main-d'œuvre.

On peut envisager le développement de l'industrie moderne avec des moyens de communications tels qu'aéroports et autoroutes. On peut vivre sans canal mais on ne peut vivre sans autoroute.

c) Le mythe de la concentration

La concentration industrielle a été érigée en mythe alors qu'il y a cinquante ans c'était seulement une nécessité. Elle est née de la rareté des transports et survit malgré les exigences de l'industrie d'aujourd'hui.

La localisation d'une industrie est sans doute de moins en moins influencée par les coûts de transport qui interviennent de manière de plus en plus faible dans le prix de revient d'un produit. Elle est par contre déterminée par l'existence d'un moyen efficace de transport : les usines de produits phytosanitaires ou de composants électroniques s'installent à proximité des aéroports.

La formidable densité de moyens de production pourrait être un handicap, à terme, pour le développement de la région du Rhin. Ces concentrations doivent engendrer des coûts élevés en raison de la restructuration des milieux urbains et industriels qu'elles exigent, de l'influence, sur les coûts de production, d'une vie que le confort, le modernisme, etc., doivent rendre chère.

Ceci donne de la valeur au développement Venise-Milan. Compte tenu de la densité actuelle, il n'est pas nécessaire d'y maîtriser l'urbanisme et le coût de la vie doit y être bas. A plus long terme, il est probable que l'on sera contraint de réaménager l'espace comme c'est le cas le long du Rhin. Dans l'immédiat, le dynamisme potentiel de l'extrême Nord de l'Italie, de la région du Rhône, serait plus grand que celui de la région rhénane.

Ce développement éparpillé et sauvage pourrait être plus rentable que la croissance d'une zone déjà puissante et concentrée.

Notes

sur les principales régions survolées

La carte que nous donnons des diverses régions industrielles doit être utilisée avec précaution. Elle synthétise les impressions acquises au cours du survol et peut posséder toutes les erreurs d'un compte rendu d'un voyage rapide et non exhaustif. Elle utilise des symboles identiques pour caractériser des régions qui peuvent n'être pas homogènes d'une frontière à l'autre. Enfin, la notion de zones en formation correspond à des observations différentes d'une région à l'autre.

ZONES EN FORMATION

a) En Grande-Bretagne

Une couronne semble se former, appuyée sur Birmingham, Liverpool-Manchester et Leeds. Birmingham en est le pôle dynamique et Manchester semble se rapprocher de Leeds pour ne plus constituer qu'une seule agglomération de Liverpool jusqu'à Leeds.

L'impression de zones en formation vient de l'observation de quatre éléments :

- les concentrations urbaines et industrielles sont considérables,
- la campagne est très agricole : vastes champs, grandes exploitations, habitat concentré le long des voies de communications,
- les villes sont reliées entre elles par un très important réseau d'autoroutes et de chemins de fer,
- le tracé tortueux des autoroutes pourrait correspondre à la volonté de rejoindre les uns aux autres des centres d'activité encore petits et donner ainsi un rôle structurant à un mode de transport moderne.

L'ensemble Bristol et Cardiff-Newport semble vouloir s'étirer vers Gloucester puis se rapprocher de Birmingham. Une large zone d'activité pourrait se créer, mais Birmingham semble plus s'étendre vers le Nord et l'Est que vers le Sud. Cette ville est en tout cas le point fort du système industriel.

Le fait de n'avoir pas pu survoler la région de Londres ne permet pas de dire si Birmingham est réellement un pôle central de développement. En tout cas, l'activité de Liverpool fait penser qu'elle est le port de toute cette couronne.

Les zones en formation en Angleterre sont souvent très vétustes et si l'intégration Liverpool-Leeds est forte, il ne s'agit, pour le reste, que d'une tendance à l'intégration.

Liverpool-Leeds est saturé depuis très longtemps sans qu'aucune réorganisation du milieu urbain soit intervenue. Birmingham, par contre, se restructure. Quant à la succession des métropoles Leeds, Sheffield, Nottingham, Coventry, Birmingham, elle constitue la partie forte de la couronne.

b) Aux Pays-Bas

L'activité industrielle est apparue très fortement concentrée et déployée en forme de fer à cheval avec Utrecht pour sommet et Rotterdam-Amsterdam pour bases.

La puissance de Rotterdam est telle que l'on a tendance à croire que l'Europort a atteint la limite de son développement. Il est cependant très probable que de vastes extensions puissent se faire vers le Sud. Au Nord, par contre, la restructuration du milieu urbain et industriel risque d'empêcher, pour un temps, de nouveaux développements.

Amsterdam dispose d'un potentiel de croissance certain. La rénovation des quartiers vétustes du Sud-Est de la ville ancienne, l'extension des nouveaux quartiers à la périphérie de l'ancienne ville dont aucun bâtiment neuf ne rompt l'harmonie, témoignent largement du dynamisme de cette cité. Le canal d'Amsterdam à IJmuiden a déjà engendré une très forte concentration industrielle mais beaucoup d'espace est encore disponible. Il semble bien qu'il y ait là le potentiel d'un deuxième Europort.

Utrecht semble être un lieu de jonction de l'activité des deux grands ports et un important nœud de communications : une gare de triage où se rejoignent autoroutes, chemins de fer et canaux.

D'Utrecht à Arnhem se développe une zone d'activité, parallèle au Rhin, qui n'est pas encore dense, mais qui s'interrompt à Arnhem : pendant cinquante kilomètres environ, jusqu'à Wesel en R.F.A., une vaste région, agricole malgré des réseaux de communications denses et très fréquentés, marque la frontière entre les deux régions industrielles les plus dynamiques de l'Europe — les Pays-Bas et Ruhr-Coblence.

Malgré cette coupure, on a bien l'impression que Rotterdam est le prolongement naturel de l'industrie rhénane de la R.F.A.

c) De la Ruhr à Coblence

Appuyée sur la voie d'eau du Rhin et développée grâce aux mines de la Ruhr, cette région concentre une exceptionnelle capacité de production et de consommation sur un territoire de petites dimensions.

C'est une région très homogène, presque totalement urbanisée et où les seules ruptures sont le vert des forêts. Les extensions actuelles se font par une restructuration des aménagements existants et par l'utilisation des terrains disponibles le long du Rhin où de très nombreuses darses sont en construction. Voulant préserver l'avantage que représente une implantation sur les berges du fleuve, il est probable que les industriels chercheront à s'installer en aval de Wesel lorsqu'apparaîtront des signes réels de saturation. Ce mouvement est peut-être déjà amorcé mais nous n'avons pas pu en juger.

La Ruhr semble s'étendre autant vers le Nord que vers le Sud. Cette extension s'accompagne d'une action de desserrement qui remodèle le vieux tissu urbain.

d) Sarrebruck-Mannheim

Cette zone en formation s'appuie à chaque extrémité sur un pôle puissant et dynamique. L'autoroute qui relie les deux villes est en train de jouer le rôle de catalyseur comme en témoignent les nombreuses petites industries qui se regroupent sur son parcours.

De plus, la Sarre est connectée au Rhin par la Moselle sur laquelle le trafic est important. La Moselle est trop encaissée et ses rives trop étroites pour permettre le développement d'une concentration d'activités industrielles. Une part importante de ce transport est donc destinée aux industries de Sarrelouis et de Sarrebruck.

e) Mannheim-Bâle

La rive allemande du Rhin est active, prête à se développer, avec une industrie qui prend peu à peu position sur la berge du fleuve et une agriculture largement industrialisée.

Comme dans la Sarre, on a une impression d'harmonie et d'équilibre entre la nature, l'industrie et les hommes.

f) Le Rhin

S'il existe un axe industriel en Europe, il est constitué par le Rhin et les concentrations d'activités qu'il a engendrées sur ses rives. Le Rhin est un véritable boulevard industriel dont la capacité de développement et les effets d'entraînement sont aujourd'hui encore très grands.

Parce que les agglomérations et les industries se trouvent sur ses berges, le fleuve remplit les fonctions du transport routier, sans les ruptures de charge qu'impose souvent le chemin de fer.

Les péniches ne peuvent pas ne transporter que des pondéreux, elles sont trop nombreuses pour cela. Ce moyen de transport doit

être utilisé pour n'importe quel type de produit puisque 99 % des marchandises sont destinées à être livrées à un utilisateur qui se trouve au bord du fleuve. Cette impression de cabotage est confirmée par le fait que les péniches naviguent dans un désordre qui tranche avec l'organisation et la notion d'alignement que l'on voit partout en R.F.A. La raison de ce type de circulation est que les péniches doivent s'arrêter fréquemment sur une rive ou l'autre avant de poursuivre leur route. Les péniches sur le Rhin semblent bien être des camions de 3 000 tonnes.

La notion d'axe pourrait s'appliquer parce que ce fleuve permet aux centres d'activités qui se sont développés tout au long de son cours d'être en contact direct et constant les uns avec les autres. De plus, ce fleuve irrigue les zones industrielles les plus vastes et les plus dynamiques d'Europe, créant ainsi une intégration forte et puissante.

g) Venise-Milan

C'est une région encore très agricole où le développement industriel ne fait que commencer avec un certain anarchisme, en restant très proche de la nature et sans engendrer de réelles modifications du milieu urbain.

Une zone très active d'industries légères est en train de se former le long de l'autoroute et crée l'impression de continuité sans pour autant donner celle d'intégration. La notion d'axe ne peut pas avoir de réelle existence, car on pense que les coûts du logement sont très faibles, ce qui est incompatible avec la notion de concentration. Le style de développement de cette région se conçoit beaucoup mieux si l'on imagine que la main-d'œuvre des industries provient de la campagne environnante et non pas d'une population fixée dans le cadre d'une urbanisation croissante et rapide.

Il manque les concentrations issues de l'histoire et de l'industrie lourde, et l'autoroute est un élément de communication trop faible pour y suppléer.

Ce développement ne manque, en tout cas, ni de dynamisme ni d'originalité.

h) Lyon-La Voulte

De Venise à Milan, on a l'impression que les bourgades campagnardes sont en train de devenir des centres industriels, la mutation est visible et rapide. Dans la vallée du Rhône, il semble beaucoup plus s'agir de passer d'un stade semi-industriel à un stade industriel, sans que la mutation soit déjà faite.

Toutes les industries qui existent aujourd'hui le long du Rhône existent sans le fleuve.

Malgré les grands efforts faits du point de vue des aménagements hydrauliques, malgré les activités nouvelles qui semblent se développer à Tournon et à La Voulte, malgré aussi l'importance de l'agglomération lyonnaise, l'industrialisation de la vallée du Rhône est apparue décevante.

Bien sûr, Fos et le Rhône navigable pourraient changer les choses. Cependant le Rhône ne fait qu'aboutir à Lyon, alors que le Rhin ouvre, pour l'Europort, le chemin de la Ruhr.

Le dynamisme est latent mais pas encore concrétisé. Les villes ne semblent guère s'étendre : elles ont été plantées là par l'histoire et elles y restent.

« Une région qui a de l'avenir et pour longtemps encore. »

i) La Côte d'Azur ou la pollution par l'urbanisme

C'est la décision totale d'abîmer la nature. L'étonnante concentration urbaine ne s'est pas faite par manque d'organisation mais tout simplement par manque de goût. La commercialisation systématique de ce bien donné par la nature a engendré un gigantesque dortoir que le soleil a bien du mal à rendre gai.

j) Paris-Rouen-Le Havre

Ces trois pôles, bien que séparés par de nettes coupures faites par des zones à la fois agricoles et rurales, se rapprochent les uns des autres. L'impression de zone en formation vient non pas d'importants réseaux de communications reliant de grands centres industriels mais de ce que la campagne est très habitée et donne l'impression de continuité avec plus de force qu'en Italie.

Les villes sont actives, dynamiques et équilibrées, sans avoir de prétention à la puissance.

POLES ISOLÉS

a) En Bavière

Le dynamisme de Nuremberg et, surtout, celui de Munich a d'autant plus surpris qu'il ne s'appuie pas sur une économie industrielle, que l'on sait les marchés de l'Est pour l'instant encore fermés et que les deux villes sont coupées l'une de l'autre ainsi que du Rhin par des barrières de campagnes, de forêts et de collines. Le développement s'explique mieux si l'on admet la réalisation d'un dessein politique et électoral — la Bavière est le

deuxième Land de la R.F.A. par la population. Munich exploite sûrement, autant qu'il est possible, les ressources et les effets d'entraînement que permet la construction d'une ville olympique.

Ces villes respirent la vie et le renouvellement, l'habitat donne l'impression d'opulence, la campagne témoigne de l'existence d'une agriculture riche bâtie sur de grandes propriétés.

On comprend que les Allemands aient envie d'aller à Munich comme les New Yorkais ont envie d'aller en Californie. La qualité de vie qu'exprime la Bavière favorise très certainement le rôle de capitale universitaire que joue Munich en R.F.A.

b) Anvers

Les impressions à propos d'Anvers varient suivant qu'on compare son port à Rotterdam ou qu'on le voit après l'Angleterre ou Dunkerque : il n'est pas à la dimension de l'Europort mais il est neuf et à l'échelle de l'Europe. L'absence de connexion avec l'économie du Rhin est le principal facteur limitant le potentiel de développement. De nombreux espaces restent disponibles pour de futures extensions.

c) Portsmouth et Southampton

Ces deux centres portuaires sont vastes et semblent avoir une activité autonome. On ne voit ni arrière-pays actif ni liaison avec d'autres centres d'activités.

d) En France

Calais est trop étroit pour qu'on le mentionne, quant à Dunkerque il reste infiniment petit et l'on n'y voit pas les signes de dynamisme qui pourraient, d'ici une décennie, lui donner une réelle stature industrielle. Ces deux ports semblent géographiquement trop rapprochés pour que l'on n'ait pas l'impression qu'ils pourraient constituer une agglomération en formation. On a cependant quelques difficultés à imaginer de quoi pourraient être faits les échanges.

Lille semble très isolé et les liaisons avec Dunkerque, si elles existent, n'ont pas été vues. La ville ne manque pas de dynamisme bien que l'on n'ait pas l'impression d'une puissance industrielle en développement.

Colmar, Mulhouse et Belfort sont trois pôles qui, bien que de dimensions modestes, sont actifs et dynamiques.

Fos a été une grande déception : de nombreux aménagements y sont faits mais la région reste en attente. On a le sentiment que, vis-à-vis de Marseille, c'est la révolte du fils contre le père.

e) Les ports

Comme Anvers, Rotterdam ou Amsterdam, les ports anglais sont à l'intérieur des terres — à la différence de ceux de la France qui se trouvent à l'extérieur des côtes. Cependant, les ports en Grande-Bretagne se replient sur eux-mêmes, ont tendance à s'enfoncer plus encore vers leur arrière-pays alors qu'ils cherchent, en Belgique et aux Pays-Bas, à englober tout le territoire qui les sépare de la mer. Quant aux ports français, ils croissent à travers le développement d'une implantation nouvelle (Marseille et Fos) ou existante (Calais et Dunkerque) comme s'ils étaient soumis à un phénomène de scissiparité.

RÉGIONS A ÉTUDIER

Certaines régions n'ont pas pu être survolées et d'autres l'ont peut-être été d'une manière trop succincte pour que l'on se fasse des impressions solides et complètes. Il est certain aussi que la vallée du Rhin, les zones de reconversion anglaises et Venise-Milan ont capté la plus grande part de l'attention, car ce sont des régions qui témoignent de trois types d'économie importants pour la connaissance de l'Europe industrielle de demain. Le survol du triangle Turin-Milan-Gênes devrait aider à la compréhension du phénomène de développement constaté jusqu'à Venise. On y verrait sans doute la juxtaposition, dans l'espace, de deux systèmes industriels dont la comparaison instantanée, compte tenu des faibles distances, devrait permettre d'appréhender le potentiel et les limites de chacun d'eux.

Londres devrait être vu afin de pouvoir préciser les nombreuses réflexions qu'a suggérées le survol de l'Angleterre et de déterminer si Cardiff, mais surtout Birmingham, sont dans l'orbite de la capitale. Les régions que nous avons survolées sont orientées vers l'Ouest. Londres, par contre, est face à l'Europe et il serait important de voir si les villes de l'intérieur, de Leeds à Coventry-Birmingham, s'orientent résolument vers le port qui les rapproche du Marché commun. Si oui, cela modifierait sensiblement les conclusions souvent pessimistes de ce rapport.

Il serait sans doute important d'étudier les signes de développement entre Leeds et Hull. Plusieurs gisements de gaz naturel sont entrés en exploitation au large de Hull et pourraient être le sang neuf capable de régénérer les industries vétustes de Manchester et Leeds et de donner un nouveau souffle à la belle ville de Sheffield.

D'autres régions, bien que survolées, n'ont pas fortement attiré l'attention parce que les centres urbains et industriels y étaient trop petits par rapport aux autres pôles de dimensions européennes.

Il serait important de suivre la ligne Calais-Dunkerque-Lille et de la comparer à la zone Venise-Milan. Il faudrait y examiner les éventuelles modifications de la structure de production agricole, l'évolution de l'urbanisme et de l'habitat, l'importance des chantiers, des zones industrielles, des moyens de communications et des reconversions de l'industrie traditionnelle.

Sarrebruck est très actif. Il serait souhaitable de savoir si Metz, mais aussi Nancy, font partie de cette zone qui, s'étendant jusqu'à Mannheim, pourrait se former par-dessus la frontière.

Enfin, de Colmar à Belfort, une zone d'activité industrielle se développe et il semble nécessaire de savoir si elle s'intègre à une région plus vaste, englobant Fribourg et Zurich.

**POUR DES MATÉRIAUX
SCÉNARIOS
EUROPÉENS**

Auteur du document suivant, l'équipe de travail de l'OTAM était composée de

Mlle Marie-Christine BONNEFOUS,
Mme Colette DURAND,
MM. Paul HANAPPE,
Claude HENRY,
François LILLE.

Ont aussi collaboré, à titre de consultants,

M. Christian GOUX,
Mme Catherine MICHON-SAVARY,

du Laboratoire de Conjoncture et de Prospective.

Ce document a été établi à la fin du premier semestre 1972.

BRÈVE HISTOIRE DE L'EUROPE POLITIQUE

L'Europe sort de la Deuxième Guerre mondiale exsangue et divisée.

Il est curieux de penser que c'est Winston Churchill qui relance avec un certain éclat, en septembre 1946, l'idée de l'Europe politique à une date où l'Angleterre désire rester très à l'écart du continent en privilégiant ses alliances avec les USA et le Commonwealth. On sait que l'effacement ou la rupture de ces alliances va s'étaler sur vingt années et que certaines ne sont pas entièrement consommées, sur le plan militaire en particulier, en 1972.

L'orientation de la première vague européenne est fédéraliste *. La pénurie générale, les bonnes relations de fait avec les USA et la guerre froide facilitent le mouvement. On assiste successivement à la création du Conseil de l'Europe (août 1949) et celle de la Communauté européenne du charbon et de l'acier (CECA) par les « pères de l'Europe » : Jean Monnet, Schumann, Adenauer et de Gasperi, qui la considèrent comme une première étape vers une fédération européenne, les gouvernements abandonnant la quasi-totalité de leurs pouvoirs dans les domaines du charbon et de l'acier à une Haute-Autorité, véritable exécutif gouvernemental. Un Conseil des Ministres, une Assemblée, une Cour de justice et un Comité économique et social constituent un dispositif politique important du type fédératif.

Puis voit le jour le projet de la Communauté Européenne de Défense (CED), qui ne prévoyait rien de moins que de mettre toutes les unités européennes sous commandement américain. Une assemblée parlementaire, prévue par le traité de la CED, est même créée avant la ratification du traité ; elle adopte un projet de Constitution européenne (mars 1953). Un amendement va jusqu'à prévoir un conseil politique européen composé des chefs de gouvernement et statuant à la majorité, ainsi qu'une assemblée élue, susceptible d'adopter des motions de défiance ayant force de loi après approbation par la majorité des parlements nationaux.

Vient l'effondrement ; les adversaires de la CED (dont les gaullistes en France) l'emportent (août 1954).

Cette première période de l'histoire européenne d'après-guerre est tout entière basée sur des relations très étroites avec les USA. Le détachement par rapport aux Etats-Unis va s'accélérer au cours de la période suivante, en même temps que l'idée de confédération va prévaloir.

■ ■ ■

* La fédération nécessite déléation de certains pouvoirs à un Etat fédéral. A l'opposé, la confédération préserve la souveraineté des Etats-membres.

Le 1^{er} juin 1955, la relance de l'Europe se fait sur le plan économique : l'histoire du Marché commun débute. En juillet 1957, le traité de Rome est ratifié. Le général de Gaulle s'y rallie un an plus tard, tout en éliminant les traces de supranationalité qui peuvent s'y trouver. Puis, il lance l'idée d'une confédération (1960) ; le plan Fouchet, avec ses réunions périodiques à tous les échelons et une commission politique, est d'inspiration purement confédérale. Les propositions sont faites d'une coordination et d'une unification de domaines aussi essentiels que les politiques étrangère et de défense. « L'union a pour but de rapprocher, de coordonner et d'unifier la politique des Etats-membres dans les domaines d'intérêt commun : politique étrangère, économie, culture, défense ». Le chancelier Adenauer donne son accord à ce plan.

Avec l'appui de la Grande-Bretagne qui, après avoir été opposée depuis la guerre à toute structure européenne, demande l'ouverture de négociations avec le Marché commun, les Pays-Bas et la Belgique lient leur acceptation de l'Europe confédérale à la participation de la Grande-Bretagne. C'est la rupture (17 avril 1962).

L'entrée de la Grande-Bretagne dans le Marché commun va occuper l'essentiel de la scène politique européenne pendant les neuf années suivantes, parallèlement à la mise en œuvre du rapprochement de la France et de l'Allemagne au sein de l'Union franco-allemande. Un premier refus de la France en 1963 (crainte de l'immixtion indirecte des Etats-Unis dans l'organisation du Marché commun agricole et de la mise en cause du Marché commun lui-même par les Anglais), un second en 1967 lié aux difficultés économiques de la Grande-Bretagne et à l'affaiblissement de la livre sterling conduisent finalement le gouvernement conservateur à négocier l'entrée de la Grande-Bretagne dans le Marché commun ; plusieurs pays de l'Association Européenne de Libre Echange (AELE) suivent son exemple.

Les éléments d'une nouvelle volonté politique commune en Europe apparaissent au début de la décennie 1970, sur le plan monétaire et par conséquent économique, mais aussi de manière moins apparente sur le plan militaire.

FONCTIONNEMENT ET DYSFONCTIONNEMENT DU SYSTÈME MONÉTAIRE INTERNATIONAL

Après un bref rappel de ce qui s'est passé de 1944 à 1965, nous examinerons la période charnière s'étendant de 1965 au 15 août 1971, puis la période actuelle dans une optique prospective.

AVANT 1965, LA MISE EN PLACE D'UN SYSTÈME MONÉTAIRE INTERNATIONAL

Fin 1944, la réforme du système monétaire international concrétise la victoire des Américains. Par les accords de Bretton-Woods, les Etats-Unis triomphent d'une Europe dévastée et ruinée.

L'or reste le pivot du système monétaire. Chaque monnaie est définie par un poids d'or. L'or est destiné aux seuls usages internationaux. Il est demandé à chaque pays de restaurer le plus rapidement possible la convertibilité de sa monnaie dans toutes les autres. Aucun automatisme, même théorique, n'étant prévu dans ce système, chaque pays doit assurer la stabilité de la parité de sa monnaie, dans la limite étroite de plus ou moins 1 % et maintenir l'équilibre de sa balance des paiements par des politiques économiques adéquates.

Si ce n'est pas possible, il faudra dévaluer. Mais tout changement de parité supérieur à 10 % doit être soumis à l'accord du Fonds Monétaire International (FMI) et il n'est autorisé qu'en cas de déséquilibre fondamental.

Comment ce système a-t-il pratiquement fonctionné ?

De 1944 à 1958, aucun problème apparemment ne se pose. Mais à partir de 1958 et jusqu'en 1965 des difficultés ne cessent d'apparaître.

a) Le pseudo-fonctionnement du système, de 1944 à 1958

Au risque de surprendre, on peut dire que si le système monétaire international n'a pas posé de problèmes majeurs durant cette période, c'est qu'en réalité il n'a pas fonctionné dans les conditions prévues par les accords de Bretton-Woods. Les différents pays se révèlent en effet incapables de restaurer la convertibilité de leurs monnaies. Les dévaluations sont décidées pratiquement sans que le Fonds Monétaire International intervienne. La reconstruction monétaire de l'Europe s'effectue d'une façon relativement anarchique et le FMI ne joue qu'un rôle mineur.

Pendant près de quinze ans, la monnaie universellement demandée et relativement rare dans le monde, est le dollar : d'un côté l'Europe dévastée et l'Angleterre affaiblie, de l'autre la formidable puissance économique des Etats-Unis qui va se mobiliser pour la reconstruction de l'Europe. Le dollar seul donne accès au marché américain, c'est-à-dire au seul marché abondant et diversifié.

De plus, les Etats-Unis détiennent les trois quarts du stock d'or monétaire mondial : le dollar jouit donc d'un fort gage métallique, de fait c'est l'unique monnaie effectivement convertible en or. Le dollar est « as good as gold » et sa puissance est telle qu'on a pu dire à l'époque que l'or était convertible en dollars. Le dollar devient la principale monnaie de réserve et d'échange. Le monde se réjouit de l'existence d'un déficit permanent de la balance des paiements américaine provoqué dès 1950 par le programme massif d'aide économique et militaire à l'étranger.

Le flot de dollars satisfait à peine le besoin de liquidités du monde. La confiance dans le dollar est absolue et paraît même inébranlable. A la fin de 1957, les réserves d'or des Etats-Unis sont au même niveau qu'en 1950, 22,8 milliards de dollars, et on ne compte dans le monde que 3,5 milliards d'avoirs libellés en dollars. A cette date la phase de reconstruction s'achève ; on va pouvoir tenter d'appliquer plus strictement les clauses des accords de Bretton-Woods.

b) Le Gold Exchange Standard, de 1958 à 1965

Ce n'est qu'en 1958, avec le retour à la convertibilité externe des principales monnaies, c'est-à-dire la convertibilité pour les non-résidents, que le système monétaire international commence à fonctionner.

Mais c'est aussi précisément à partir de cette date que les problèmes apparaissent, que les contradictions du système se manifestent. En effet, pour qu'une monnaie puisse être monnaie de réserve, deux conditions sont nécessaires : qu'elle bénéficie d'une confiance absolue et que le pays à monnaie clef accepte et subisse une balance déficitaire pour satisfaire les besoins monétaires mondiaux.

Or, il est clair qu'à long terme ces deux conditions sont incompatibles. Tant que les Etats-Unis étaient le seul marché disponible, il ne pouvait y avoir de problème. Mais l'aide Marshall et le temps ont permis la reconstruction de l'Europe qui, non seulement pourvoit désormais à ses besoins vitaux, mais encore exporte de plus en plus.

Dès lors, le dollar est moins recherché ; en conséquence, non seulement il n'est plus « rare », mais il devient même trop abondant face à la demande. Le phénomène s'accroît d'ailleurs, puisque persiste le déficit de la balance américaine, lequel ne résulte plus de l'aide à la reconstruction de l'Europe mais des investissements directs effectués par les firmes américaines dans le monde.

L'Europe est inondée de dollars et tout naturellement les pays qui en ont trop les échangent contre de l'or au prix, fixé en 1934, de 35 dollars l'once d'or fin. Entre le 1^{er} janvier 1958 et le 31 décembre 1960, les Etats-Unis perdent ainsi 5 milliards de dollars-or.

Si au début de l'année 1960 on pouvait encore croire le système monétaire relativement stable, dès octobre de cette même année l'illusion s'effondre. Brusquement le cours de l'or à Londres monte. Les ministres des Finances des principaux pays riches, sous la pression des Américains, pour couper court à toute spéculation, constituent le « pool de l'or », le cours de l'or étant maintenu à 35 dollars l'once. Mais la confiance est ébranlée, le doute s'installe et s'amplifie. Dès la fin de 1964, les avoirs étrangers officiels en dollars sont équivalents aux réserves en or de Fort-Knox qui s'amenuisent depuis 1957. Le tableau ci-dessous illustre ce fait.

GAGE MÉTALLIQUE DU DOLLAR	1957	1960	1965	1968
Stock d'or des USA	22,8	18,8	14,0	10,7
Avoirs officiels étrangers en dollars	9,1	11,6	13,5	17,3
Avoirs non officiels étrangers en dollars	5,5	7,1	11,7	16,4
Avoirs étrangers totaux en milliards de dollars US ..	14,6	18,7	25,2	33,7

A PARTIR DE 1965, LA LENTE DÉTÉRIORATION DU SYSTÈME MONÉTAIRE INTERNATIONAL

Rappelons tout d'abord qu'il n'existe plus aujourd'hui de lien direct entre la valeur réelle d'une monnaie et le stock d'or du pays considéré. La masse monétaire intérieure n'est plus gagée sur les réserves métalliques en or. Seule la stabilité de son pouvoir d'achat fait qu'une monnaie est « solide ». Jusqu'en 1965, le dollar jouit d'une confiance totale, en grande partie parce qu'entre 1954 et 1964 les prix de gros aux Etats-Unis n'ont pratiquement pas bougé et que les prix de détail pendant la même période ont augmenté seulement de 10 %. Or, à partir de 1965 les choses changent ; les taux d'inflation de 4 %, puis de 6 % par an apparaissent, créant une disparité entre le taux de change du dollar et celui des autres monnaies, en particulier le mark. L'inadaptation des parités, jointe au fait que l'Europe est saturée de dollars, favorise le déplacement des capitaux flottants, en particulier les euro-dollars à la recherche de gains spéculatifs.

Il est clair que le système mis en place à Bretton-Woods ne peut plus fonctionner. Trois dates essentielles vont consacrer son écroulement.

- Le 15 mars 1968, le « pool de l'or » est supprimé et un double marché de l'or est créé : un marché libre où le prix du dollar par rapport à l'or est fixé par le libre jeu de l'offre et de la demande, l'autre officiel où seules les banques centrales peuvent acheter de l'or aux Etats-Unis au cours inchangé de 35 dollars l'once.
- Le 15 août 1971, le président Nixon suspend toute convertibilité officielle du dollar en or. Sur les 20 milliards de dollars d'or détenus à Fort-Knox en 1957, il en reste moins de 10 milliards en 1971.
- Le 19 décembre 1971, le dollar est officiellement dévalué.

Outre ces trois dates capitales, de nombreux accès de fièvre ponctuent cette période. La livre est dévaluée en novembre 1967. La crise monétaire de 1968 se solde par la dévaluation du franc français en août 1969 et par la rééva-

luation du mark en novembre. En mai 1971 le mark flottant est institué, le franc suisse est réévalué, suivi par d'autres monnaies.

La crise du système monétaire international paraît être due au déficit de la balance américaine des paiements, à l'inflation et à la spéculation. Mais la crise de confiance à l'égard du dollar ne peut simplement s'expliquer par le fait que le dollar est surabondant ; elle résulte également de l'idée que l'on a de sa valeur.

Or, alors que les Etats-Unis connaissent depuis plusieurs années un taux d'inflation supérieur à celui de beaucoup de pays, notamment l'Allemagne, sa croissance économique se ralentit et de considérables écarts de productivité apparaissent entre l'Allemagne, le Japon et les Etats-Unis.

Les rapports de force réels ont évolué et même si les Etats-Unis occupent encore la première place économique mondiale, ce n'est plus de la même manière, ni avec la même vigueur que naguère. Le dollar occupe une place qu'il ne peut plus tenir.

APRÈS LES ACCORDS DE DÉCEMBRE 1971

Une solution est trouvée fin décembre 1971, toute provisoire : la dévaluation du dollar de 35 à 38 dollars l'once, pour symbolique qu'elle soit, concrétise la fin d'un mythe.

Le réarrangement entre les parités, moins symbolique, ne permet pas de définir des parités réalistes : le deutsche mark et le yen réévalués, le furent insuffisamment et la livre dévaluée ne le fut pas convenablement. Aussi, n'est-il pas étonnant que dès le début de 1972 de nouveaux accès de fièvre se manifestent : l'or sur le marché libre atteint le cours de 66 dollars l'once, montrant bien que seule une dévaluation massive du dollar pourrait régler le problème du système monétaire international : la livre sterling se met à flotter le 23 juin entraînant le dollar à la baisse.

Quelle que soit la réforme adoptée, il est nécessaire qu'un étalon soit reconnu et accepté universellement, dans lequel toutes les monnaies soient convertibles. Le véritable problème est là. Les Américains refusent actuellement, non pas tellement l'or, mais le principe qu'il puisse exister un étalon autre que le dollar. Leur déclin relatif n'est pas encore suffisant pour qu'ils acceptent de subir la loi générale.

Dans ce contexte, les Allemands et les Japonais sont actuellement contraints d'acheter et d'accumuler des dollars. C'est un des paradoxes apparents de l'histoire économique d'après-guerre que les deux grands vaincus de 1945 soient devenus les nations les plus riches du monde. La raison en est simple. Les deux grandes puissances de « l'Axe », ont fait, après la défaite, un effort de reconstruction et de développement très puissant, sans être freinées par la nécessité de l'entretien et de la mise en place d'une force militaire importante. Toutes leurs forces vives ont donc pu se concentrer sur l'économie, le génie de leurs peuples faisant le reste. Il ne fait pas de doute que le mark et le yen restent sans doute sous-évalués, même après la dévaluation du dollar de février 1973. Si l'on admet qu'en 1975-1980 le niveau de revenu par habitant aux Etats-Unis, au Japon et en Allemagne sera sensiblement le même, la réalité voudrait qu'à l'heure actuelle 1 dollar vaille 2,5 marks ou 150 yens et non 2.98 marks ou 272 yens.

En tout état de cause, ceci ne fait que souligner l'urgence d'une solution aux problèmes monétaires internationaux, que l'issue de la dernière crise du dollar n'a pas fait entrevoir.

QUELQUES FAITS SUR LES PRINCIPAUX SECTEURS INDUSTRIELS

Ce chapitre ne vise pas à une analyse systématique de l'économie des différents pays européens, ni à une description exhaustive des différentes branches de l'industrie en Europe. Il a pour objet de présenter rapidement les éléments les plus importants de différents secteurs de l'industrie, ceux par conséquent dont l'évolution pèsera sans doute le plus sur l'avenir de l'Europe.

Pour chaque secteur industriel, on présentera les principaux acteurs c'est-à-dire les principales firmes de chaque pays et leur chiffre d'affaires, tels qu'ils sont indiqués dans l'ouvrage de Heinz Askenazy « Les Sociétés européennes » (Editions CRISP, Bruxelles). On évoquera les problèmes majeurs qui se posent dans le secteur et on rappellera les mécanismes généraux que l'on peut y observer.

Naturellement, on ne saurait dissocier les commentaires figurant dans ce chapitre des éléments d'information figurant dans les deux chapitres suivants : la présence des firmes américaines en Europe et les lignes de force de la localisation des industries en Europe. Seul le souci d'une présentation plus claire pour le lecteur nous a conduit à ce découpage. C'est un souci analogue qui nous a fait regrouper l'ensemble des données concernant l'Europe en un chapitre unique : « L'Europe des chiffres », dans lequel figurent des statistiques notamment sur le PIB, les investissements, etc.

LA CHIMIE

LES GRANDES SOCIÉTÉS CHIMIQUES EUROPÉENNES EN 1970	CHIFFRE d'affaires (en millions de \$)
Imperial Chemical Industries (Grande-Bretagne)	3 509
Hoechst (Allemagne)	3 290
BASF (Allemagne)	2 875 (1)
Bayer (Allemagne)	2 620 (1)
AKZO (Pays-Bas)	2 000
Ciba-Geigy (Suisse)	1 615
Shell-Chemicals (Grande-Bretagne)	1 310
Rhône-Poulenc (France)	1 220 (3)
Hoffmann-La Roche (Suisse)	1 150 (est.)
Montedison (Italie)	1 000 (2) (3)
Solvay (Belgique)	754 (2)
Sandoz (Suisse)	640
Snia Viscosa (Italie)	545
British Petroleum Chemicals (Grande-Bretagne)	528 (2)
Centrale Roussel Nobel (France)	418
Ugine-Kuhlmann (France)	425 (est.) (3)
Albright & Wilson (Grande-Bretagne)	310
Anic (Italie)	270
Fisons (Grande-Bretagne)	211
Norsk Hydro (Norvège)	160 (4)
Oesterreichische Stickstoffwerke (Autriche)	123 (2)
UCB (Belgique)	94 (4)

(1) *Ventes du groupe hors taxes.*
 (2) *Chiffres pour 1969.*
 (3) *Activités chimiques seulement.*
 (4) *Exercice 1969-70.*

La part de la production européenne s'élève en chiffre d'affaires à 31 % de la production mondiale, contre 35 % pour les USA, 16,5 % pour les Pays de l'Est et 8 % seulement pour le Japon.

L'Angleterre avec ICI et surtout l'Allemagne avec ses trois géants Hoechst, BASF et Bayer viennent en tête de l'industrie chimique européenne.

Le problème essentiel des industries chimiques consiste à s'assurer le contrôle, dans de bonnes conditions, des « grands intermédiaires » issus du raffinage du pétrole. Elles entrent de ce fait en compétition avec les firmes pétrolières elles-mêmes qui s'efforcent de développer leurs activités chimiques de base à l'aval du raffinage du pétrole. C'est ainsi que Standard Oil a créé Esso Chimie, Royal Dutch Shell la Shell Chemicals, BP la British Petroleum Chemicals ; en France, Total et ERAP-SNPA ont regroupé leurs activités jusqu'en aval de la production des « grands intermédiaires » ; en Italie les filiales du groupe ENI, Snia Viscosa et Anic, ont ensemble un chiffre d'affaires voisin des trois quarts des activités chimiques de Montedison.

La firme alimentaire Unilever de son côté a développé également un secteur chimique principalement axé sur les produits destinés à l'industrie alimentaire.

Ces problèmes de délimitation de domaines constituent donc une source de rivalité et de conflits et ceci d'autant plus que la chimie et les secteurs voisins sont fortement concentrés au sein de très grandes sociétés.

A l'intérieur de la chimie, si l'on a depuis longtemps déjà assisté à des regroupements nationaux, on constate peu de fusions entre producteurs de pays différents et plutôt des rachats de firmes étrangères par un grand groupe national. BASF par exemple a racheté en quinze ans une centaine de firmes

néerlandaises, de même on peut signaler les investissements de AKZO aux USA, de BASF au Brésil, de ICI à Fos en France, en Belgique, aux Pays-Bas et en Allemagne de l'Ouest. Montedison a de forts investissements notamment en Belgique mais procède actuellement à une politique de rachat des firmes chimiques situées en Italie mais dépendant de capitaux étrangers (par exemple Rhodiatocce et Carlo Erba en pharmacie).

Bien que les capacités de production soient largement excédentaires, elles continuent à s'accroître bien au-delà de la capacité d'absorption du marché. Ceci tient aux stratégies des firmes qui ont besoin de ces capacités marginales leur permettant de faire face à des commandes imprévues : c'est en effet de cette façon que les profits les plus élevés sont réalisés. Il en résulte des situations parfois aberrantes, comme ce fut le cas pour le nylon, alors que les capacités existantes en 1970 suffisaient à approvisionner le marché européen pour deux ans, elles se sont accrues encore de 10 % en 1971, ce qui s'est traduit par un fort endettement des grandes firmes allemandes notamment.

Pour faire face aux aléas et aux perturbations fréquentes du marché, on assiste à des phénomènes d'ententes sur les prix entre les grands groupes d'un pays donné ainsi qu'à une intégration vers l'aval par absorption des clients dans le but de stabiliser les débouchés. On peut prévoir des fusions inter-européennes au cours de la prochaine décennie.

LA PHARMACIE

LES GRANDES PRODUCTIONS PHARMACEUTIQUES EUROPEENNES EN 1970	CHIFFRE d'affaires (en millions de F)
Hoffmann-La Roche (Suisse)	625 (est.)
Ciba-Geigy (Suisse)	475 (est.)
Hoechst (Allemagne)	400 (est.)
Sandoz (Suisse)	347
Boehringer Sohn Ingelheim (Allemagne)	320 (est.)
Bayer (Allemagne)	320
Schering (Allemagne)	280
Rhône-Poulenc (France)	280
Roussel-Uclaf (France)	280
Glaxo (Grande-Bretagne)	170 (est.)

Les activités pharmaceutiques sont souvent liées aux activités chimiques.

L'industrie pharmaceutique est caractérisée par des taux de profit généralement très élevés par comparaison aux autres branches industrielles. Il est vrai que les dépenses de recherches et les frais de publicité y sont élevés. Ces taux de profit suscitent controverses et parfois hostilité : on leur reproche le coût élevé des dépenses de santé qu'ils engendrent et les déficits des organismes de sécurité sociale. D'autre part, les ententes sur les prix de la part des producteurs ont entraîné de vigoureuses interventions de la part de la Commission de la CEE et du gouvernement américain. Enfin, d'une manière générale, les produits nouveaux de la pharmacie font l'objet de plus de contrôle de la part des gouvernements que ce n'est le cas pour les autres produits industriels. Toutes ces raisons rendent l'industrie plus vulnérable à l'emprise étatique ou à la tutelle étroite des autorités internationales ; des propositions de nationalisation de la branche sont souvent avancées dans divers pays.

L'INDUSTRIE ALIMENTAIRE

PRINCIPALES SOCIÉTÉS EUROPÉENNES DE L'INDUSTRIE ALIMENTAIRE EN 1970	CHIFFRE d'affaires (en millions de dollars)
Unilever (Grande-Bretagne/Pays-Bas)	8 564 (2)
Nestlé (Suisse)	2 386
Associated British Foods (Grande-Bretagne)	1 207 (3)
Allied Breweries (Grande-Bretagne)	919 (4)
Rank Hovis Mc Dougall (Grande-Bretagne)	910 (5)
Bass Charrington (Grande-Bretagne)	823 (4)
Unigate (Grande-Bretagne)	722
Union International (Grande-Bretagne)	695 (3)
Cadbury Schweppes (Grande-Bretagne)	630 (3)
Distillers (Grande-Bretagne)	624
Tate & Lyle (Grande-Bretagne)	560 (est.)
Brooke Bond Liebig (Grande-Bretagne)	550

(1) Groupes Nestlé Alimentana + Unilac.
 (2) Dont ventes alimentaires : env. 4 280.
 (3) Année sociale 1969 ou année sociale se terminant au cours de l'année 1969.
 (4) Année sociale au 30 septembre 1970.
 (5) Année sociale au 5 septembre 1970.

Il s'agit d'un exemple d'activités assez diversifiées et dont l'évolution économique est loin d'être homogène. C'est ainsi qu'il faut distinguer les producteurs de boissons alcoolisées (en particulier les brasseries et les fabricants d'apéritifs) où on observe un important mouvement de fusions dans le cadre d'un marché en expansion modérée et de types de production assez stables des nombreux secteurs où l'expansion est très forte et s'accompagne de la création permanente de nouveaux types de produits, au détriment le plus souvent de la consommation directe de produits agricoles.

Cette expansion bouleverse des habitudes alimentaires souvent séculaires.

C'est pourquoi elle doit s'accompagner d'une assez grande prudence ; en particulier le conservatisme règne à propos des noms de marque. C'est pourquoi les absorptions de firmes possédant des noms de marque traditionnels sont plus fréquentes que les créations d'entreprises complètement nouvelles.

Le secteur comprend deux des « ancêtres » les plus prestigieux des firmes multinationales, ancêtres pleins de vigueur d'ailleurs puisqu'il s'agit d'Unilever et de Nestlé. A part cela, on note l'importance des firmes britanniques et les efforts importants de pénétration du marché européen par des firmes américaines, dont certaines comme ITT n'avaient pas du tout des origines alimentaires.

Les tendances générales sont l'apparition rapide de nouveaux produits (en particulier dans la chaîne du froid et dans l'alimentation des collectivités), un déplacement du centre de gravité de la branche vers des produits de plus en plus élaborés, ainsi que la conjonction de deux mouvements : l'apparition de nouveaux venus et la concentration selon des formules souvent originales (par exemple le groupe à la fois verrier et alimentaire constitué par le BSN, les Eaux d'Evian, les brasseurs Kronenbourg et SEB et les aliments pour bébés Jacquemaire).

L'ÉNERGIE

Les problèmes de l'énergie sont vastes, complexes et présentent une grande importance pour l'avenir de l'Europe et du système industriel. Aussi, méritent-ils une étude spécifique, actuellement en cours. On se bornera ici à évoquer les principales questions qui se posent et se poseront à ce sujet.

— **Le pétrole.** L'Europe ne possède sur son territoire qu'une très faible proportion de ces réserves. Elle est doublement dépendante des pays où se situent ces réserves (pour une large part des pays du Tiers-Monde, surtout du Moyen-Orient) et des grandes firmes pétrolières internationales, en majorité américaines. Cette situation pose les problèmes de la sécurité des approvisionnements, de l'évolution des prix, de la recherche de réserves nouvelles à exploiter dans des pays du Tiers-Monde ayant des relations privilégiées avec l'Europe ou dans les fonds marins proches du continent, ainsi que les problèmes de la concurrence avec les autres modes d'énergie, en particulier le charbon, le gaz naturel et l'atome.

L'évolution, à ce sujet, des relations entre l'Europe, le Tiers-Monde, les Etats-Unis (siège des firmes pétrolières et possesseurs d'une part importante de réserves) et l'URSS (également détentrice d'une part importante des réserves de pétrole et de gaz naturel) présente une grande importance : elle conditionne la situation internationale dans certaines régions du monde et subit les fluctuations de la situation mondiale. Les différents Etats européens ont développé leurs stratégies propres, fort diverses *. Il est fait souvent mention de la recherche d'une politique pétrolière commune pour la CEE ; il semble qu'en fait, il n'y eût guère d'efforts sérieux en ce sens. On ne peut négliger toutefois le fait qu'il se soit formé à cette occasion un groupe de hauts fonctionnaires européens, particulièrement bien informés, jouant souvent un rôle leader à l'égard de leurs homologues nationaux et contribuant à l'apparition d'une doctrine spécifique « européenne » à l'égard de ces problèmes.

— **Le gaz naturel** occupe une part croissante des ressources énergétiques. Les livraisons par l'URSS et l'Algérie à l'Europe de l'Ouest posent des questions de quantité, de prix, et de nature des contreparties à offrir en échange.

— **L'énergie nucléaire** pose les problèmes les plus difficiles. Non pas tellement à propos de la date prévisible du plein développement de la production d'électricité d'origine nucléaire : on s'accorde en général sur un délai d'une dizaine d'années, lié pour une part d'ailleurs à l'évolution du prix du pétrole, mais plutôt en ce qui concerne les réserves d'uranium et leur emplacement. (Il faut toutefois noter que la France détient soit sur son territoire, soit sur celui d'Etats où elle a quelque influence, une part importante des réserves mondiales) ; d'autre part se pose la question des usines d'enrichissement, à propos desquelles les Etats européens s'opposent entre eux et avec les Etats-Unis tandis que différentes firmes privées s'efforcent de jouer de ces divergences pour développer au mieux leurs propres stratégies. On touche là un point clef de l'évolution prochaine des relations entre les Etats européens : il s'agit de l'un des facteurs déterminants de la construction de l'Europe.

— **La production et le transport d'énergie, source de pollution.** Face à l'importance croissante attachée aux problèmes de pollution, les producteurs d'énergie se trouvent souvent mis en posture d'accusés. Les centrales d'électricité d'origine thermique sont d'énormes consommatrices d'eau de refroidissement ** ; si les combustibles sont classiques (fuel ou charbon), elles polluent l'atmosphère ; si le combustible est nucléaire, elles doivent résoudre les problèmes

■ ■ ■

* Il faut mentionner particulièrement à ce sujet les efforts de l'Italie et de la France pour constituer des groupes nationaux (ENI et Elf-ERAP) indépendants des grandes firmes internationales du cartel et qui en fait ont réussi à imposer leur admission dans le cartel.

** Au point que ce facteur devient l'élément décisif de la localisation imposant bien souvent une implantation en bord de mer, seule source suffisante d'eau de refroidissement. Indépendamment même de toute question de protection de la flore et de la faune, nombreux sont les grands fleuves qui sont proches de la saturation thermique pour les centrales électriques.

des rejets et ceux de la sécurité. Le transport d'électricité par lignes aériennes se heurte de son côté aux oppositions des défenseurs des paysages et aux objections des organismes de la circulation aérienne dans le rayon des aéroports. Les difficultés dans ce domaine ne sont pas simplement d'ordre économique, mais dans une large mesure également psychologiques et sociales.

LA SIDÉRURGIE

LES DIX PREMIERS PRODUCTEURS MONDIAUX D'ACIER EN 1970	PRODUCTION (en milliers de tonnes)
Nippon Steel Corporation (Japon)	33 640
United States Steel Corporation (Etats-Unis)	28 120
British Steel Corporation (Grande-Bretagne)	25 650
Bethlehem Steel Corporation (Etats-Unis)	18 680
Nippon Kokan Co (Japon)	12 890
August Thyssen-Hütte (Allemagne)	12 250
Sumitomo Steel (Japon)	11 200
Kawasaki Steel (Japon)	11 030
Finsider (groupe)	10 000 (est.)
Republic Steel	9 300 (est.)

LES PRINCIPAUX PRODUCTEURS SIDÉRURGIQUES EUROPEENS EN 1970	PRODUCTION (en millions de tonnes)
British Steel Corporation (Grande-Bretagne)	28,12
August Thyssen-Hütte (Allemagne)	12,50
Finsider (groupe) (Italie)	10,00 (est.)
Wendel-Sideler (France)	8,20
Usinor (France)	8,00
Hoesch (Allemagne)	6,83
Arbed (Luxembourg)	6,14
Cockerill (Belgique)	6,13
Hoogovens (Pays-Bas)	4,60
Stahlwerke Peine-Salzgitter AG (Allemagne)	4,50
Krupp (Allemagne)	4,20
Mannesmann (Allemagne)	3,90
Klockner (Allemagne)	3,52 (1)
Voest (Autriche)	2,30 (est.)

(1) L'exercice au 30 septembre.

La sidérurgie connaît depuis longtemps des taux d'expansion et de profit modérés. C'est une industrie qui a atteint son stade de maturité. Elle a pourtant connu des changements importants au cours des dernières vingt années : les économies d'échelles ont atteint un point tel qu'elles ont imposé des concentrations drastiques, dont les tableaux ci-dessus ne représentent sans doute pas encore l'étape finale ; depuis la Deuxième Guerre mondiale, les innovations techniques ont été nombreuses (agglomération des minerais, injections de fuel, de gaz, d'oxygène, coulée continue de l'acier, trains de laminoirs continus, etc.) dans une industrie qui n'en avait plus guère connu depuis l'introduction du traitement de la fonte phosphoreuse par le procédé Thomas au cours de la deuxième moitié du XIX^e siècle* ; des substitutions dans les

■ ■ ■

* C'est à ceci qu'est sans doute dû le caractère vieillot, voire sclérosé que présentent encore il n'y a guère de temps de nombreuses firmes sidérurgiques.

sources de matières premières ont imposé une modification de la « géographie sidérurgique », au profit des localisations portuaires et au détriment des localisations traditionnelles sur les mines de fer et de charbon. Ces transformations entraînent des efforts d'investissement qui ne sont pas toujours aisés sur le plan financier.

La CEECA, la première des grandes institutions européennes d'après la Deuxième Guerre mondiale, avait précisément pour objet de réguler ces mutations, qu'il fallait réaliser dans des conditions difficiles : faible expansion de la demande, concurrence sévère entre les sidérurgistes et entre ceux-ci et les producteurs de produits concurrents (selon les usages le béton, le plastique, le verre) avec les pressions sur les prix qui en résultent, lourdeur des investissements par rapport à la valeur ajoutée créée, existence de surcapacités de production et de nombreuses installations vétustes.

La nationalisation de la sidérurgie en Grande-Bretagne correspond sans doute à des difficultés du même ordre.

La sidérurgie européenne paraît avoir bien surmonté la plupart de ces difficultés. Si son avenir est menacé aujourd'hui, c'est moins en raison de la concurrence des produits de substitution que de celle des producteurs japonais qui bénéficient des avantages des sidérurgies jeunes (c'est aussi le cas d'ailleurs des sidérurgies hollandaises et italiennes), à savoir, paradoxalement, l'absence de matières premières (minerai et charbon) sur le territoire national. Les firmes sidérurgiques japonaises, très concentrées, disposent de façon générale d'installations très modernes et hautement productives et utilisent une main-d'œuvre d'un coût salarial plus faible.

Dernier point : sur le plan spatial, on ne peut exclure à terme un nouveau déplacement des usines sidérurgiques vers les pays producteurs de minerai, généralement situés dans le Tiers-Monde. Intéressants dès aujourd'hui sur le plan des coûts de transport, ces transferts sont actuellement bloqués pour des raisons de sécurité et de manque de personnel qualifié dans les pays du Tiers-Monde. Ces freins pourraient un jour être relâchés, en particulier si les risques politiques venaient à être assumés collectivement par des organismes, au lieu de l'être individuellement par les firmes sidérurgiques.

Les demandes pressantes des pays du Tiers-Monde de voir se développer chez eux des activités industrielles risquent de rencontrer d'ailleurs un écho d'autant plus favorable dans les pays industrialisés, qu'il s'agit d'activités à faible taux de profit, faiblement créatrices d'emploi et polluantes de surcroît.

L'AUTOMOBILE

LES PRINCIPAUX PRODUCTEURS EUROPÉENS D'AUTOMOBILES EN 1969	VOITURES de tourisme commerciales	CAMIONS	TOTAL
Fiat (+ OM + Autobianchi)	1 345 000	60 000	1 405 000
Citroën	425 500	80 500	506 000
Berliet	—	20 000	20 000
Voitures Fiat montées à l'étranger	280 000	50 000	330 000
Groupe Fiat-Citroën - Berliet	2 050 500	210 500	2 261 000
Volkswagen	1 394 700	244 900	1 639 700
Audi - NSU	264 400	—	264 400
Production à l'étranger	220 600	30 700	251 300
Groupe Volkswagen - NSU	1 879 700	275 600	2 094 400 (1)
Renault	911 000	98 000	1 009 000
Saviem	—	35 000	35 000
Peugeot	441 000	48 000	489 000
Groupe Renault - Saviem - Peugeot	1 352 000	181 000	1 533 000
Ford-werke AG	584 000	29 000	613 000
Ford UK	532 000	137 000	669 000
Groupe Ford Europe	1 116 000	166 000	1 282 000
Adam Oper AG	807 000	13 000	820 000
Vauxhall	172 000	103 000	275 000
Groupe Général Motors Europe	979 000	126 000	1 095 000
British Leyland	831 000	185 000	1 016 000
Chrysler France	351 000	—	351 000
Chrysler UK	174 000	32 000	206 000
Groupe Chrysler Europe	525 000	32 000	557 000
Daimler-Benz	257 000	122 000	379 000
Henschel-Hanomag	—	48 000	48 000
Groupe Daimler-Benz	257 000	170 000	427 000
Volvo AB	182 000	16 000	198 000
Bayerische Motoren Werke (BMW)	148 000	—	148 000
Alfa Romeo	105 000	—	105 000
Saab	60 000	12 000	72 000

(1) Après déduction de 61 000 voitures produites en Allemagne sous forme de pièces détachées et montées à l'étranger, ces voitures ayant été calculées à la fois comme produites en Allemagne et produites à l'étranger.

La période de splendeur de l'automobile a été celle de l'entre-deux-guerres. Non seulement elle a connu alors les taux d'expansion les plus forts, mais encore sa technologie était la plus avancée de l'époque, poussant jusqu'à ses plus ultimes perfectionnements la division du travail au sein d'unités géantes.

L'élan pris à cette époque est tel que la croissance s'est poursuivie avec ampleur au-delà de la Deuxième Guerre mondiale et que l'automobile apparaît à bien des égards comme le produit-type de la « société de consommation » ; bien plus, l'automobile aboutit à modifier profondément le mode d'organisation urbaine et le développement de son usage est considéré comme étant à l'origine d'une crise urbaine dont nous ne connaissons encore en Europe que les prémices. L'automobile est en outre un des rares produits industriels dont le marché soit réellement planétaire.

La concentration de la production est très poussée à l'intérieur de chaque pays et le développement des activités à l'échelle internationale fort avancé. En particulier on verra par ailleurs (cf. « La présence des firmes américaines en Europe ») l'importance des firmes américaines à l'intérieur même de la production européenne d'automobiles. Par contre, l'internationalisation des ventes est encore limitée et, dans la plupart des cas, les producteurs situés dans un pays donné occupent une place prépondérante sur le marché de ce pays.

La production américaine à destination du marché américain a connu un fort ralentissement de son expansion en raison de la saturation du marché : la production est destinée essentiellement au renouvellement du parc. L'Europe se dirige vers une situation de ce genre, qu'elle atteindra sans doute avant une dizaine d'années.

Les regroupements transnationaux des producteurs européens risquent de voir peser sur eux le développement de la concurrence des producteurs japonais (et peut-être soviétiques pour les véhicules utilitaires).

De plus l'automobile peut être mise en cause dans sa conception actuelle à la fois par les offensives d'inspiration écologique et urbanistique, par l'intérêt plus prosaïque que manifestent certaines industries de pointe : la chimie avancée et l'électronique, et par le rejet des conditions de travail (parcellisation du travail à la chaîne, dont la construction automobile représente en quelque sorte l'archétype).

L'AÉRONAUTIQUE

LES GRANDES SOCIÉTÉS AÉRONAUTIQUES EN 1969	CHIFFRE d'affaires (en millions de dollars)
Mc Donnell Douglas (USA)	3 024
Boeing (USA)	2 835
Lockheed Aircraft (USA)	2 075
Rolls-Royce (Grande-Bretagne)	576 (1)
SNIAS (France)	520
British Aircraft Corporation (Grande-Bretagne)	450
Hawker Siddeley (Grande-Bretagne)	315 (2)
Breguet-Dassault (France)	315
VFW-Fokker (Allemagne)	253
Messerschmitt-Boelkow-Blohm (Allemagne)	241
SNECMA (France)	212
Aeritalia (Italie)	env. 150 (3)
Groupe Dornier (Allemagne)	95
SAAB (Suède)	env. 50 (4)

(1) Moteurs d'avions seulement. Le chiffre d'affaires global est de 725 millions de dollars.
(2) A l'exclusion des activités dans la construction mécanique et électrique.
(3) Dont : Div. aéronautique Fiat : 64 ; Aerfer : 48 ; Aer Macchi : 15-30 ; Rinaldo Piaggio : 7-15.
(4) Le chiffre d'affaires du groupe SAAB-Scania de 594 millions représente essentiellement ses ventes d'automobiles.

La production est dominée par les trois grandes firmes américaines. La place des entreprises européennes (en particulier celle de la Grande-Bretagne et dans une moindre mesure de la France) est cependant loin d'être négligeable.

La situation est toutefois instable. Pour que la part des producteurs européens non seulement ne s'amenuise pas, mais encore se raffermisse par rapport à la situation actuelle, il faut, presque à coup sûr, une concentration très poussée des moyens européens et, dans le cadre d'une politique effectivement coordonnée à l'échelle européenne, l'appui sans réserve des gouvernements. Certains pas sont esquissés en ce sens : le Concorde et l'Airbus pour ne citer que les deux plus connus ; il s'en faut de loin pourtant que ces efforts soient d'une ampleur suffisante pour assurer le développement réel d'une industrie aéronautique qui soulève, il faut bien le dire, des problèmes de financement particulièrement difficiles à régler en raison du coût élevé des dépenses d'études et de mise au point, et de la nécessité, imposée par la concurrence, d'accorder de larges facilités de crédit aux compagnies aériennes.

LA CONSTRUCTION NAVALE

LANCEMENTS DE NAVIRES EN 1970	CAPACITE (en tonneaux de jauge brute)
Monde	21 680 000
dont :	
Japon	10 470 000
Suède	1 711 000
Allemagne (RF)	1 687 000
Grande-Bretagne	1 237 000
France	960 000
Espagne	926 000
Norvège	639 000
Italie	598 000
Danemark	514 000
Pologne	463 000
Pays-Bas	461 000

D'après Lloyd's Register of Shipping.

Les chantiers navals des pays européens vivent depuis de nombreuses années grâce à d'importantes subventions gouvernementales qu'ils ont utilisées pour moderniser et rationaliser une production qui, selon les experts de la CEE, serait devenue compétitive au niveau mondial, à l'exception peut-être de l'Italie.

Aussi la CEE s'efforce-t-elle tout à la fois d'harmoniser les aides dans les pays membres et de pousser à leur diminution. Les firmes de construction navale font valoir la part déjà prépondérante des chantiers japonais qui assuraient en 1970 la moitié des lancements mondiaux (en tonneaux de jauge brute) et l'importance des investissements actuellement effectués par les chantiers japonais qui leur permettront de doubler leur capacité de production. Elles redoutent que la situation dominante des Japonais, renforcée par la capacité excédentaire ainsi créée, leur donne la possibilité de dicter les conditions de vente et de prix sur le marché mondial et aboutisse à menacer très sérieusement la situation des producteurs européens. Elles en tirent la conclusion qu'il faut plutôt renforcer les mesures d'aides sous peine de voir disparaître la production européenne, indispensable pour assurer l'indépendance du transport maritime européen et fondement de la liberté d'action commerciale de l'Europe sur la scène mondiale.

Cette argumentation appelle deux remarques :

a) La possession d'une flotte est effectivement un élément essentiel de la liberté d'action commerciale ; par contre, empêcher le partenaire de développer sa propre flotte est un moyen de contrôle très efficace des transactions. Les pays industriels n'ont d'ailleurs jamais pratiqué autrement avec les pays du Tiers-Monde et leurs anciens territoires coloniaux.

b) Le pavillon de la flotte importe davantage que la nationalité des chantiers navals. Des pays, comme la Grande-Bretagne, pratiquent l'aide au pavillon, quel que soit le lieu de construction du bateau, plutôt que l'aide à la construction ; les Etats-Unis de leur côté possèdent, par Panama, Grèce ou Libéria interposé, une part importante du pavillon mondial et occupent une place très faible dans la production navale sans que l'on puisse soutenir qu'une telle situation soit à l'origine de leurs difficultés en matière de commerce international.

Il paraît donc douteux que les autorités européennes soient prêtes à consentir des sacrifices importants en faveur de la construction navale.

LA CONSTRUCTION ÉLECTRIQUE

LES PRINCIPALES SOCIÉTÉS MONDIALES EN 1970	CHIFFRE d'affaires consolidé en millions de dollars
General Electric (USA)	8 727
International Business Machines (USA)	7 504
International Telephone & Telegraph (USA)	6 365
Westinghouse Electric (USA)	4 313
Philips (Pays-Bas)	4 185
Siemens (Allemagne)	3 455 (1)
General Telephone & Electronics (USA)	3 439
Hitachi (Japon)	2 858 (2)
General Electric Company (Grande-Bretagne)	2 138 (2)
Tokio Shibaura Electric (Japon)	2 134 (2)

(1) Année sociale au 30 septembre 1970.
(2) Année sociale au 31 mars 1970.

LES PRINCIPALES SOCIÉTÉS EUROPÉENNES DE CONSTRUCTION ÉLECTRIQUE EN 1970	CHIFFRE d'affaires consolidé en millions de dollars
Philips (Pays-Bas)	4 185
Siemens (Allemagne)	3 455 (1)
AGE - Telefunken (Allemagne)	2 500
General Electric Company (Grande-Bretagne)	2 138 (2)
Compagnie Générale d'Electricité (France)	1 800 (est.) (3)
Robert Bosch (Allemagne)	1 193 (4)
Thomson (groupe) (France)	1 117 (4)
Brown Boveri & Cie (groupe) (Suisse)	1 060 (2)
British Insulated Calender's Cables (Grande-Bretagne)	1 002
Thorn Electrical Industries (Grande-Bretagne)	746 (2)
Olivetti (Italie)	744
ASEA (Suède)	717
LM Erickson (Suède)	611
Electrical & Musical Instruments (Grande-Bretagne)	540 (5)
Plessey (Grande-Bretagne)	499 (5)

(1) Année sociale au 30 septembre 1970.
(2) Année sociale au 31 mars 1970.
(3) Y compris Alstom (chiffre d'affaires : 240) .
(4) 1969.
(5) Année sociale au 30 juin 1970.

Cette branche couvre une production très large, allant des grosses centrales électriques aux ordinateurs et à l'électronique miniaturisée. Il n'est donc guère possible d'en dresser rapidement les grands traits. On devra donc se borner ici à donner quelques indicateurs sur les points les plus sensibles.

Même à l'intérieur de chaque sous-branche, la production est très diversifiée et très changeante. Un élément essentiel de la stratégie des firmes consiste à saisir vite un nouveau marché et, éventuellement, à le lâcher à temps.

L'importance des commandes d'Etat, et en particulier des commandes militaires en électronique rend les firmes très sensibles aux aléas budgétaires. Les regroupements entre firmes de divers pays sont rendus difficiles en raison de l'attitude des gouvernements qui pratiquent généralement une politique d'achat préférentielle en faveur des producteurs nationaux ; naturellement cela est particulièrement net pour les commandes militaires.

A bien des égards, et en particulier en ce qui concerne les facteurs de localisation, il faut distinguer les firmes à produits multiples et celles à production spécialisée. Semblablement en ce qui concerne les établissements, il faut distinguer ceux qui produisent en série selon une technologie stable, pour lesquels il importe de trouver une main-d'œuvre à bon marché et un minimum de facilités de transport, et ceux qui sont affectés aux produits nouveaux, aux petites séries, à l'innovation. Alors que les premiers sont facilement localisables dans les régions périphériques de l'Europe, voire dans les pays sous-développés, les seconds ont besoin d'être situés à proximité des clients, dans les grands centres urbains diversifiés.

Les grandes firmes et bien souvent les Etats s'affrontent dans des stratégies complexes à propos :

- des centrales thermonucléaires, au sujet desquelles se combinent les questions de choix des filières, d'origine des matières premières et des usines de traitement. En pratique, seuls les géants mondiaux peuvent jouer leurs cartes à cet égard ;
- des systèmes de commutation téléphoniques, pour lesquels des procédés nouveaux et concurrents (systèmes à commutation spatiale ou temporelle) mettent en jeu les intérêts des grands producteurs tels que International Telephone and Telegraphs (ITT), General Telephone and Electronics (GTE), American Telephone and Telegraphs (ATT)... ainsi que les Etats nationaux qui, en Europe de l'Ouest, assurent généralement directement ou indirectement la gestion des réseaux téléphoniques. On peut rattacher à ce problème celui du développement de la téléinformatique ;
- sur un plan plus conjoncturel, l'informatique, qui subit une crise après une phase de forte croissance ;
- des satellites de télécommunications, où les USA entendent garder leur monopole dans le cadre d'institutions internationales qu'ils contrôleraient, tandis que la plupart des Etats européens, ainsi que la CEE, tentent d'instaurer un système en leur donnant une plus grande autonomie. Ce problème est à rapprocher de celui des éventuels programmes spatiaux « post-Apollo », où les intérêts en jeu sont très voisins.

Dans les deux cas, les firmes américaines ont une avance très forte et une position dominante ; il reste à savoir si cet état de choses se maintiendra.

LES INDUSTRIES ANTI-POLLUTION

Il est difficile de préciser aujourd'hui le champ d'activités couvert par ce vocable. Il est certain toutefois qu'il regroupe des objets et des secteurs dont plusieurs sont encore à naître mais qui connaîtront une grande expansion au cours des prochaines décennies.

D'ores et déjà de grandes firmes comme ITT ou Kléber-Colombes y consacrent une part croissante de leurs activités et, plus importante encore, de leurs recherches et de leurs investissements. D'autres grandes firmes existantes développeront leurs activités dans cette direction. L'expansion prévisible de ce secteur facilitera l'apparition de nouveaux « empires » industriels.

LES SERVICES

On n'examinera pas ici l'ensemble des activités si multiples regroupées sous le nom de services, ou de secteur tertiaire. On mentionnera seulement celles auxquelles il faudra accorder une attention particulière au cours des prochaines années.

Les banques

La concentration est déjà très poussée dans le cadre de chaque pays. En France et en Italie les principales banques de dépôt sont nationalisées ; leur politique commerciale n'en paraît pas fondamentalement changée.

Des accords entre banques de dépôt des principaux pays européens ont commencé à apparaître au cours de ces dernières années ; trois associations importantes se sont constituées, regroupant des banques anglaises, italiennes, françaises et allemandes.

Le système bancaire américain est présent mais de façon discrète. L'importance globale des dépôts des banques américaines autant que le caractère multinational de ces entreprises leur permet de jouer un rôle important dans le développement des firmes américaines en Europe et sur le marché des euro-dollars.

Plus discrète encore est la présence japonaise. Pourtant les grandes sociétés de commerce japonaises (les fameuses Sogoshosha), généralement couplées avec une banque, travaillent en Europe. Les banques japonaises prêtent des capitaux non seulement aux entreprises japonaises mais aussi, et de façon croissante, aux entreprises européennes, surtout à celles qui effectuent des transactions avec le Japon.

La transmission et le traitement de l'information

Depuis que IBM a séparé ses activités de hardware et de software, il est d'usage, et sans doute pertinent, de distinguer en informatique les activités de construction de matériel qui se rattachent à l'électronique * et les activités de programmation et de mise au point des systèmes d'information qui se rattachent aux services. Et de fait, de grandes sociétés de software existent et se développent, sans procéder à des activités de hardware par ailleurs.

Il faut toutefois poser les problèmes de façon plus large et les étendre à l'ensemble des questions relatives à la transmission et au traitement de l'information sous toutes ces formes. Des mutations importantes y ont lieu et vont jusqu'à affecter des domaines aussi fondamentaux que l'enseignement.

Les transports.

Aujourd'hui, on distingue encore largement transports de personnes et de choses d'une part, transports d'informations d'autre part. Cette distinction deviendra sans doute de plus en plus arbitraire, tant en raison des possibilités de substitutions croissantes entre ces types de transport qu'en raison du recours à des techniques se recouvrant largement, notamment dans le domaine de la téléinformatique.

Les changements les plus importants à attendre de la prochaine décennie affecteront sans doute les transports urbains. Ils ne pourront toutefois pas se développer indépendamment de l'évolution des transports interurbains ; en effet, nombreuses sont les interrelations entre ces deux types de transport, tant au niveau de la construction des matériels de transport et des infrastructures qu'à celui des compagnies d'exploitation et des modes de gestion.

■ ■ ■

* Encore que les nomenclatures d'activités des instituts de statistiques nationaux relèguent souvent les ordinateurs dans la catégorie des machines de bureau, voire du mobilier de bureau.

La distribution.

Les activités de distribution ont été jusque récemment distinctes en général des activités de production ; l'artisanat y gardait une place importante et l'écart entre les prix à la sortie de l'usine et les prix au consommateur était et est encore souvent élevé.

La nécessité de maintenir les taux de profit amène de plus en plus l'industrie à s'intéresser à la distribution, pour la rationaliser et pour récupérer les bénéfices pouvant résulter de la distribution, parfois plus importants que ceux que permet la production elle-même.

Les mutations sociales qui en résultent affectent des populations assez nombreuses et entraînent difficultés et tensions.

Le tourisme et le loisir.

Il s'agit aussi d'un secteur longtemps resté artisanal. Il s'industrialise aujourd'hui et l'on voit naître de nouveaux réseaux liant les compagnies de transport (surtout les compagnies aériennes), les chaînes hôtelières et les institutions de crédit où la téléinformatique va jouer un rôle de plus en plus important.

Le domaine biomédical

Nous sommes sans doute à l'aube de grands développements liés aux découvertes scientifiques, fondamentales et appliquées qui auront des effets sérieux non seulement dans le secteur pharmaceutique, mais encore dans bien d'autres secteurs : activités anti-pollution, urbanisme, activités touristiques et hospitalières, organisation du travail, etc., sans doute aussi dans des secteurs qu'il est aujourd'hui difficile d'imaginer.

LA PRÉSENCE DES FIRMES AMÉRICAINES EN EUROPE

Le bref examen que l'on trouvera ci-dessous est loin de couvrir l'ensemble de ce sujet riche et complexe. Aussi sa lecture sera-t-elle utilement complétée par celle des « Firmes multinationales » (n° 34 de la Collection Travaux et Recherches de Prospective). On ne trouvera ici que les traits les plus pertinents à la construction de la base d'un scénario européen.

On sait que chronologiquement le développement des firmes multinationales européennes a précédé celui des firmes multinationales américaines. Celles-ci n'ont connu leur grande expansion qu'après la Deuxième Guerre mondiale, à quelques exceptions près : les firmes pétrolières, les firmes d'exploitation de matières premières et de produits agricoles dans ce qui sera appelé plus tard le Tiers-Monde, et quelques entités singulières comme Singer.

En 1950, les investissements américains à l'étranger étaient inférieurs à douze milliards de dollars. Vingt ans plus tard, ils étaient proches de quatre-vingts milliards de dollars, soit 6,6 fois plus. La part des six pays membres d'origine de la CEE dans cet ensemble est passée de 5 à 15 % ; celle de la Grande-Bretagne a crû plus modestement de 7 à 10 %. On peut opposer ces chiffres à ceux du Canada qui a maintenu pendant toute la période une part voisine de 30 %, tandis que celle de l'Amérique latine descendait de 38 à 15 %.

Les investissements américains à l'étranger (et donc le développement des firmes multinationales à capitaux américains) ont donc connu une expansion considérable depuis la Deuxième Guerre mondiale ; ils se sont portés de façon croissante vers les pays de l'Europe de l'Ouest.

Une analyse par pays, en particulier si les chiffres d'investissements sont ramenés au PNB par habitant, fait apparaître des différences individuelles considérables. On note l'importance par rapport au poids de l'économie nationale des investissements réalisés en Belgique et en Hollande, ainsi que le taux d'expansion élevé de ces valeurs. Le phénomène est encore plus marqué en Suisse, où l'investissement américain par habitant est encore plus fort, bien que depuis 1964, les taux d'expansion aient considérablement baissé sous l'effet sans doute d'une certaine saturation. On peut s'attendre à voir apparaître un phénomène analogue en Belgique et en Hollande. La croissance des investissements américains est nettement plus faible en Grande-Bretagne, bien que leur niveau y reste néanmoins jusqu'à ce jour nettement plus élevé que dans tout autre pays européen.

Il importe de noter que le financement de ces investissements a des origines multiples et que les filiales européennes de sociétés américaines sont financées très largement par des sources locales, surtout l'autofinancement et dans une

moindre mesure les emprunts à court et à long terme faits sur les marchés financiers européens. L'apport d'argent frais en provenance du groupe américain lui-même est particulièrement faible ; dans un échantillon enquêté en Angleterre par Brooke et Remmers, pour la période 1960-1967, il serait inférieur à 10 % de l'ensemble du financement en capital.

Le développement des firmes multinationales sous contrôle américain a eu des répercussions sur leur structure organisationnelle. En particulier, on a vu apparaître des « sièges régionaux » contrôlant l'ensemble des activités dans une partie du monde. A cet égard, Genève constituait la tête de pont traditionnelle des firmes américaines en Europe. Au cours de ces dernières années, cette ville est toutefois largement délaissée au profit de Londres et de Bruxelles. Ceci s'explique sans doute pour une part non négligeable par les avantages fiscaux personnels accordés par l'Angleterre et la Belgique aux dirigeants des firmes étrangères résidant sur leur territoire ; ceci ne devrait pourtant pas faire oublier parmi les facteurs de localisation l'importance de Londres comme place financière, ni le fait que Bruxelles est le siège de la plupart des institutions du Marché commun et se trouve situé de façon favorable par rapport au centre de gravité économique du Marché commun.

On ne peut entreprendre ici une description sectorielle des activités des firmes américaines en Europe et encore moins procéder à une présentation des principales firmes en cause. On se bornera donc à mentionner les positions américaines dans un certain nombre de secteurs importants.

En chimie, les grands américains, tels que Dupont de Nemours, Monsanto, Union Carbide, sont présents en Europe. Par rapport à l'ensemble de la chimie européenne leur part reste faible, en particulier si on la compare à celle des grandes firmes européennes. Ceci est vrai également dans le secteur pharmaceutique.

Dans l'industrie automobile, les constructeurs nationaux des différents pays européens occupent une place importante et sont assez concentrés (huit grands constructeurs). Cependant, les trois grandes sociétés américaines occupent une part non négligeable de la production européenne : 50 % de la production britannique, 33 % de la production allemande et 14 % de la production française.

Dans l'industrie aéronautique, les trois géants américains (Mc Donnell - Douglas, Boeing et Lockheed) dominent le marché mondial (URSS et pays socialistes exclus), mais ils ne sont pas implantés en Europe.

Les firmes américaines ne sont guère représentées non plus dans la sidérurgie, la construction navale européenne, l'industrie textile, celle du papier.

Par contre, dans le domaine des pneumatiques, 30 % de la consommation européenne sont assurés par les usines américaines en Europe, qui utilisent généralement les méthodes de fabrication les plus modernes. La part des firmes américaines est également importante dans la construction électrique en Europe.

L'informatique est dominée mondialement par la firme américaine IBM qui a produit la moitié du parc d'ordinateurs utilisés en Europe (58 % en valeur au 1^{er} janvier 1970 ; 22 % proviennent des autres producteurs américains et 20 % des producteurs européens). Les firmes américaines, IBM en tête, ont utilisé en Europe (surtout en Allemagne et en Grande-Bretagne, mais aussi en France, en Italie, en Suède...) une part notable de leur appareil de production. La prédominance d'IBM dans le secteur est telle qu'on assiste pour lui faire face à de nombreuses tentatives d'alliance, voire de fusion ou d'absorption non seulement entre constructeurs européens mais aussi entre constructeurs européens et « petits » constructeurs américains.

Les industries alimentaires ont été le champ d'action principal des pionniers des firmes multinationales européennes. Encore aujourd'hui c'est un secteur où l'on voit relativement plus de firmes inter-européennes que ce n'est le cas ailleurs. Ceci n'empêche pas d'importantes tentatives de pénétration américaine dans une branche pour laquelle chacun s'accorde à prévoir un avenir de forte expansion. Plus qu'ailleurs, ces tentatives se font par rachat de firmes européennes existantes ; c'est qu'en ce domaine, la possession de noms de marque bien connus du grand public est un élément important de succès. Il faut mentionner l'offensive vigoureuse du groupe ITT, dont ce n'était pourtant pas la vocation première.

Last but not least, il faut évoquer l'industrie pétrolière. Chacun sait l'importance des firmes américaines à ce propos.

Outre ces grands secteurs, on doit mentionner une présence américaine très diversifiée et variée dans de nombreux secteurs des industries de transformation et même de distribution. On ne peut l'évoquer en détail ici, mais elle peut toutefois avoir autant d'importance par son imprégnation du tissu industriel que la présence américaine massive dans tel ou tel secteur classique.

On voit d'ores et déjà apparaître quelques secteurs stratégiques où la bataille se prépare, ou se trouve engagée, avec âpreté, même si leur poids actuel est encore faible en effectifs employés, ou en chiffre d'affaires. C'est le cas de l'énergie nucléaire et des systèmes de télécommunication par satellites.

LES LIGNES DE FORCE DE LA LOCALISATION DES INDUSTRIES EN EUROPE

Il n'est pas question ici de faire une description d'ensemble, encore moins exhaustive, des localisations industrielles en Europe et de leur évolution, mais seulement de souligner quelques facteurs fondamentaux qui ont agi et qui agissent sur les localisations industrielles les plus représentatives du développement industriel d'une époque et d'indiquer la traduction sur l'espace européen des principales lignes de force du jeu de ces facteurs. Nombreux certes sont les exceptions, les contre-exemples, dans telle ou telle branche industrielle, néanmoins de telles lignes de force se dégagent très nettement. Trois « âges » apparaissent dans l'histoire industrielle de l'Europe et se succèdent assez nettement, représentant les phénomènes et les mécanismes de développement les plus marquants d'une époque. Cependant sur le plan chronologique, il y a à tous les moments de l'histoire coexistence de ces différents âges.

Les trois âges ont comme caractéristique principale, la nature et le type des relations existant entre ville et industrie. Leur succession se fait dans le sens d'un mariage de plus en plus intime entre l'une et l'autre.

a) Au XIX^e siècle, il n'y a guère de rapport entre ville et industrie. Tout au plus l'industrie utilise-t-elle la ville comme lieu de concentration de la main-d'œuvre (Manchester par exemple) ; mais le plus souvent elle n'en a pas besoin ; les petites usines textiles, caractéristiques du début de la révolution industrielle, sont souvent dispersées dans la campagne. Toutefois, d'autres usines sont plus caractéristiques du développement industriel ultérieur : ce sont celles de la sidérurgie et de la mécanique lourde. Leur localisation est liée alors à la présence de charbon et de minerai. Apparaissent les grandes concentrations industrielles dans le pays de Galles et les Midlands en Grande-Bretagne, dans la Ruhr en Allemagne, dans le sillon de la Sambre et de la Meuse en Belgique, dans le Nord et en Lorraine en France, pour ne mentionner que les principales. Lorsque cette localisation coïncide avec la présence d'une ville existante (cas de Liège ou de Charleroi en Belgique), l'industrialisation entraîne un fort accroissement démographique de la ville, tout en affectant gravement en général son fonctionnement et ses qualités esthétiques ; lorsque la localisation se fait en dehors des systèmes urbains existants, l'industrie réalise sur place les concentrations humaines nécessaires à son développement : ce sont les « coronas » du Borinage belge et du Nord français, les usines-villages sidérurgiques de Lorraine, etc. Il se constitue des zones de forte densité, comparable à celle de villes ; elles s'en distinguent cependant par certains traits : l'absence de centralité, l'unité du lieu de travail, de résidence et de loisirs. Les théories d'économie spatiale correspondantes sont bien représentées par celle d'Alfred Weber qui met l'accent principal sur le jeu des coûts de transport des marchandises.

b) Le deuxième âge correspond à une élaboration plus poussée du produit : la mécanique en général et, singulièrement, l'industrie automobile en sont typiques ; cet âge couvre approximativement la première moitié du XX^e siècle. La technique de production dominante, le travail à la chaîne parcellisé, exige de grandes masses d'ouvriers non qualifiés, mais aussi des techniciens, des dessinateurs, etc., ayant un travail plus qualifié quoique également routinier et fragmenté. Il subsiste toutefois dans le processus de production nombre d'activités rebelles au travail à la chaîne : elles font l'objet de sous-traitance. C'est donc un âge de relations industrielles beaucoup plus complexes, dont on retrouve la théorisation vers la fin de cette période avec les tableaux d'input — output de Léontieff et leur traduction spatiale par Walter Isard.

Les grandes villes présentent des conditions favorables aux industries de cet âge :

- concentrations importantes de travailleurs,
- système scolaire développé fournissant les techniciens requis par la « face cachée » du travail à la chaîne,
- par suite de la construction de nombreuses industries permettant le développement des échanges inter-industriels, apparition d'entreprises de sous-traitance qui y trouvent une clientèle diversifiée et création de ce qu'on appellera plus tard « le tissu industriel »,
- réalisation d'économies externes de types divers.

Outre les grandes villes déjà touchées par le premier âge de l'industrialisation, de nouvelles grandes villes ont accueilli ce second déploiement industriel : Turin, Milan, Charleroi, Paris, Lyon, Cologne, Stuttgart, Londres, Liverpool, Birmingham, Leeds, pour n'en mentionner que quelques-unes.

c) Le troisième âge est caractérisé par la pénétration massive dans le processus industriel de la révolution scientifique et technique. La science devient un facteur de production ; l'innovation technologique n'est plus le produit de laboratoires travaillant indépendamment de l'industrie et dont celle-ci bénéficie parfois fortuitement, mais elle devient action programmée dans le cadre du processus industriel. C'est alors qu'apparaît le concept d'« industries de pointe », largement indépendantes pour leurs localisations des coûts de transport de marchandises * mais largement dépendantes des transports de personnes, des flux d'informations, des échanges scientifiques et techniques.

Or la ville est le principal lieu de fabrication de la connaissance et de l'innovation (cf. Jane Jacobs) et d'échange des informations (cf. Jean Remy). Toutes les villes, certes, ne présentent pas les mêmes caractéristiques de ce point de vue ; aussi convient-il de ne pas se limiter à des éléments tels que la taille absolue de la ville, ou même la décomposition en activités secondaires et tertiaires ; il faut prendre explicitement en compte la composition des groupes sociaux avec leurs habitudes culturelles, leurs stratégies, leurs rapports à l'innovation, etc. ; il faut surtout analyser les types de réseaux de villes dans lesquelles une ville donnée s'insère.

La localisation des grandes masses industrielles contemporaines est donc le résultat de processus beaucoup plus complexes et qui sont encore loin d'être complètement élucidés. On doit cependant constater qu'ils aboutissent à des formes géographiques très semblables dans les grands pays capitalistes : on trouve au Japon, sur la côte Ouest et sur la côte Est des États-Unis et au centre de l'Europe de l'Ouest des formations géographiques où sont concentrés l'essentiel de la puissance industrielle, économique et financière ainsi que la capacité d'innovation de ce système. Il s'agit dans les quatre cas de bandes

■ ■ ■

* Mais beaucoup moins indépendantes d'éléments tels que la rapidité, la fréquence et la sûreté du transport ; d'où la croissance rapide du fret aérien depuis quelques années.

de surface relativement faibles, orientées sensiblement nord-sud et présentant un grand axe, de l'ordre de deux à trois mille kilomètres, et une largeur de l'ordre de quatre à six cents kilomètres*.

Cette forme générale n'est qu'une approximation sujette à variations selon l'histoire et la géographie locales. C'est ainsi que la concentration européenne prend plutôt la forme d'un Y dont la base serait la vallée du Pô ; la branche centrale serait axée sur la vallée du Rhin ; il s'en détacherait une branche nord-est, plus ténue, vers les régions de Hambourg, le Danemark et le sud de la Scandinavie et une branche nord-ouest très vigoureuse, vers le Bénélux et l'Angleterre (l'agglomération parisienne tendant à se raccorder à cette dernière branche). Il s'agit là d'une image très grossière dont il resterait à affiner les traits à bien des égards. On se bornera à mentionner quelques points forts des localisations en Europe des principales branches industrielles.

La sidérurgie, industrie du premier âge et qui a si fortement marqué l'espace européen, abandonne les zones de l'Y central au profit de localisations côtières, pour des raisons de modification du point d'équilibre de coûts de transport. De même, les nouvelles unités de production d'électricité sont souvent localisées sur les côtes pour disposer en suffisance d'eau de refroidissement.

Par contre les industries de transformation, que ce soit dans la mécanique ou dans la chimie, se conforment très largement au modèle exposé ci-dessus. En particulier, les points forts de l'industrie automobile sont Turin, Stuttgart et le Sud-Ouest de l'Allemagne, la région de Düsseldorf et celle de Hanovre-Wolfsburg, Paris, la région londonienne (y compris Oxford), celles de Birmingham et de Liverpool-Manchester. L'industrie aéronautique a ses particularités : en plus de Paris, de Turin et des régions anglaises mentionnées pour l'automobile, il existe des points forts excentrés à Munich, à Toulouse et dans une mesure plus modeste à Naples. La chimie se conforme au modèle général, à condition de substituer la Basse-Seine à Paris et de noter l'importance non négligeable de centres comme Linz en Autriche, Lyon, Grenoble, Marseille et Lacq en France, le Sud-Est de la Sicile en Italie et Teeside dans le Nord des Midlands. Les textiles également sont répartis selon le schéma général, en le débordant toutefois assez généreusement vers l'Ecosse et l'Irlande du Nord, la région lyonnaise et l'Italie centrale.

■ ■ ■

* Cette isomorphie suggère l'idée de quelque optimalité d'organisation spatiale. Il faudrait toutefois pousser plus loin la recherche et la réflexion.

EVOLUTION DU COMMERCE INTERNATIONAL*

Entre 1962 et 1971, les courants d'échanges à l'intérieur de blocs de pays liés par une proximité géographique ou des liens historiques se sont accrus. Il en est ainsi entre les Etats-Unis et le Canada et à l'intérieur du Marché commun.

En 1962, les échanges entre les pays de la Communauté représentaient 39 % de leur commerce ; ce chiffre s'élève à 49 % en 1971.

	CEE		GRANDE-BRETAGNE		DANEMARK		IRLANDE		NORVEGE	
	1962	1971	1962	1971	1962	1971	1962	1971	1962	1971
CEE	39 %	49 %	19 %	21 %	27 %	22 %	7,5 %	8 %	27 %	27 %
Grande-Bretagne	—	—	—	—	25 %	19 %	75 %	66 %	17 %	19 %

Source : OCDE (Données calculées à partir des chiffres en dollars courants).

Six des dix pays du Marché commun, du point de vue des échanges internationaux, forment donc dès maintenant un bloc, plus soudé même que le bloc Etats-Unis-Canada pour lequel les échanges ne représentent que 33 % de leur commerce.

Il est intéressant d'examiner d'une part l'évolution du commerce extérieur de la Grande-Bretagne, du Danemark, de l'Irlande et de la Norvège avec les six autres pays de la Communauté, et d'autre part, les liens commerciaux du Danemark, de l'Irlande et de la Norvège avec la Grande-Bretagne.

Comme l'indique le tableau ci-dessus, le pourcentage des exportations de ces différents pays vers la CEE était important, excepté pour l'Irlande (mais pour ce pays, l'ampleur de ses liens commerciaux avec la Grande-Bretagne le contraignait à suivre la politique de son principal client). Quant aux exportations du Danemark et de la Norvège vers la Grande-Bretagne, elles représentaient en 1971 presque 20 % de leur commerce extérieur.

Les exportations du Danemark à destination de la CEE et de la Grande-Bretagne, bien qu'elles aient très sensiblement diminué en valeur relative depuis 1962, elles formaient encore 41 % de ses exportations totales. Pour la Norvège, le chiffre s'élevait à 46 %. Ces chiffres permettent de saisir les liens qui unissent ces différents pays, et l'une des raisons pour lesquelles ils ont décidé d'entrer dans le Marché commun en même temps que la Grande-Bretagne.

□ □ □

* Cette étude a été effectuée avant le référendum norvégien.

En nous plaçant dans cette même optique, il est intéressant de noter l'évolution des exportations de quelques pays périphériques et susceptibles de s'intégrer au Marché commun : l'Espagne, l'Autriche, la Suède et la Finlande.

Dans un premier temps, nous envisagerons les liens commerciaux de chacun de ces pays avec la Communauté et les quatre nouveaux adhérents. Dans un deuxième temps, nous regarderons si l'entrée d'un de ces pays pourrait entraîner l'adhésion d'un autre pays, comme dans le cas de la Grande-Bretagne et de l'Irlande.

	ESPAGNE		AUTRICHE		SUEDE		FINLANDE	
	1962	1971	1962	1971	1962	1971	1962	1971
CEE	37 %	37,0 %	50,5 %	39,0 %	33,0 %	27,0 %	—	22,5 %
Grande-Bretagne	16 %	8,6 %	3,0 %	7,3 %	13,0 %	13,5 %	—	19,0 %
Danemark	—	0,8 %	1,0 %	2,3 %	7,8 %	10,0 %	—	4,0 %
Irlande	—	0,3 %	—	0,15 %	—	0,5 %	—	0,8 %
Norvège	—	0,6 %	0,9 %	1,4 %	9,5 %	10,3 %	—	3,8 %
Groupe des Dix	53 %	47,3 %	55,4 %	50,2 %	63,3 %	61,3 %	—	50,1 %

Source : OCDE (Données calculées à partir des chiffres en dollars courants).

La part des exportations de l'Espagne, de l'Autriche, de la Suède et de la Finlande vers le « groupe des Dix » est très importante. Elle représente en moyenne la moitié des exportations de ces pays, malgré une diminution d'ailleurs peu significative du pourcentage entre 1962 et 1971.

L'adhésion au Marché commun de l'Espagne et de la Suède semble à peu près certaine pour diverses raisons dont, nous le voyons, le volume des échanges extérieurs. C'est d'autant plus probable pour la Suède que deux de ses principaux partenaires commerciaux, le Danemark et la Norvège, feront probablement partie de la C.E.E.

En ce qui concerne l'Autriche et la Finlande, le volume de leurs courants d'échanges avec le « groupe des Dix » ne semble pas devoir entraîner nécessairement leur intégration au Marché commun.

Après avoir considéré ces quatre pays un par un, il faut examiner leurs interrelations pour vérifier si des effets d'entraînement peuvent apparaître. En ce qui les concerne, aucun lien comparable à celui unissant l'Irlande à la Grande-Bretagne n'apparaît. Seules la Suède et la Finlande ont des courants d'échanges non négligeables : les exportations de la Suède vers la Finlande représentent environ 6 % de ses exportations totales : celles de la Finlande vers la Suède s'élèvent à 16 % des exportations totales.

Du point de vue des échanges internationaux, l'entrée éventuelle d'un de ces quatre pays n'aurait pas de conséquence immédiate pour l'un des trois autres, à tout le moins au niveau des mécanismes du commerce extérieur.

Il faut ici dire quelques mots de l'évolution des exportations des différents pays européens vers les pays de l'Est.

Nous avons en effet, à plusieurs reprises dans ce document, mis l'accent sur l'existence du marché potentiel considérable que constituait pour l'Europe de l'Ouest l'ensemble des pays de l'Est. Qu'en est-il, à l'heure actuelle ?

EXPORTATIONS VERS LES PAYS DE L'EST (%)	1962		1971	
	Part dans les exportations totales	Part dans les exportations hors CEE	Part dans les exportations totales	Part dans les exportations hors CEE
Allemagne	4,6	7,0	5,7	9,6
France	3,9	6,2	4,2	8,3
Italie	7,4	11,4	7,8	14,2
Belgique-Luxembourg	2,1	4,9	1,9	6,2
Pays-Bas	2,0	3,8	2,2	6,1
CEE	4,0	6,9	4,8	9,5
Grande-Bretagne	3,3	4,7	3,4	4,3
Danemark	4,8	6,7	4,3	5,5
Norvège	4,0	5,5	2,7	3,9
Irlande	3,5	—	1,9	—
Autriche	17,5	35,4	16,5	26,7
Suède	5,6	8,3	4,9	6,7
Finlande	—	—	14,1	18,2
Espagne	2,4	3,9	1,6	4,5

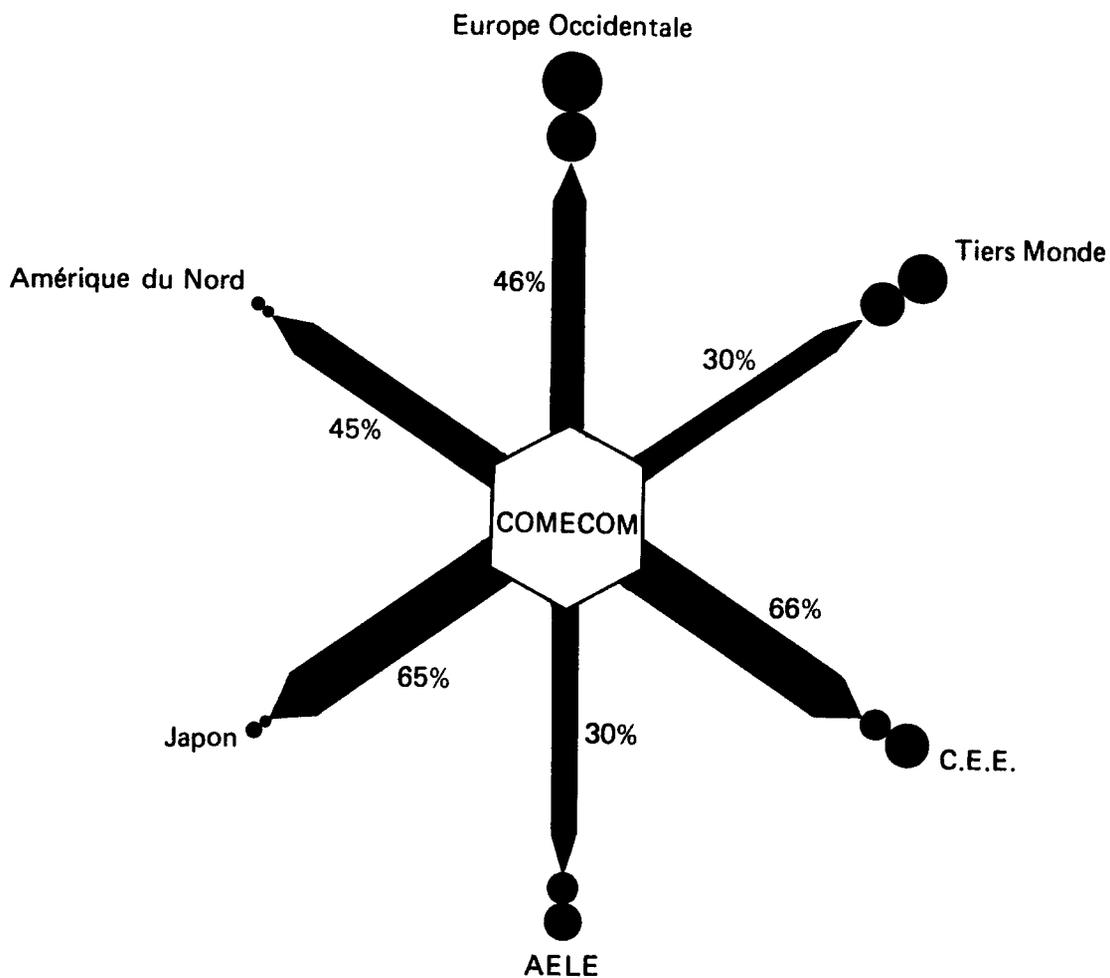
Source : OCDE (Données calculées à partir des chiffres en dollars courants).

Ce tableau fait apparaître deux mouvements divergents :

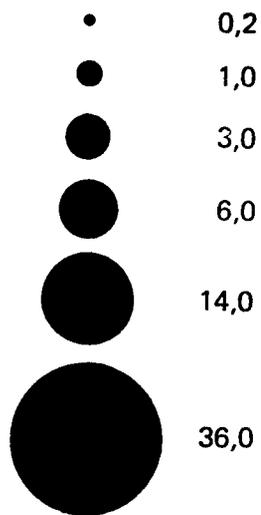
- Les pourcentages des exportations des dix pays du Marché commun vers les pays de l'Est dans le total de leurs exportations ont relativement peu varié en dix ans.
- Par contre, on note un accroissement assez net des échanges pour chacun des six pays ayant formé à l'origine la CEE si nous considérons l'évolution des exportations vers l'Est, les échanges intracommunautaires étant mis à part.

Nous avons donc assisté au cours des dix dernières années à la fois à une concentration des échanges à l'intérieur de la CEE et à un accroissement des exportations des Six vers l'Est. Bien que parallèlement les exportations vers l'Est des quatre pays nouvellement adhérents aient diminué en valeur relative, il est probable que le mouvement amorcé par les Six va s'accroître dans les années à venir et s'élargir aux Dix. D'ailleurs la diminution constatée (encore une fois en valeur relative) s'explique pour partie par l'accroissement des échanges de la Grande-Bretagne, du Danemark, de la Norvège et de l'Irlande avec la CEE pendant la période considérée.

ÉVOLUTION DES EXPORTATIONS DES PAYS MEMBRES DU COMECON

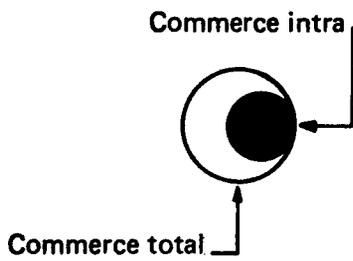
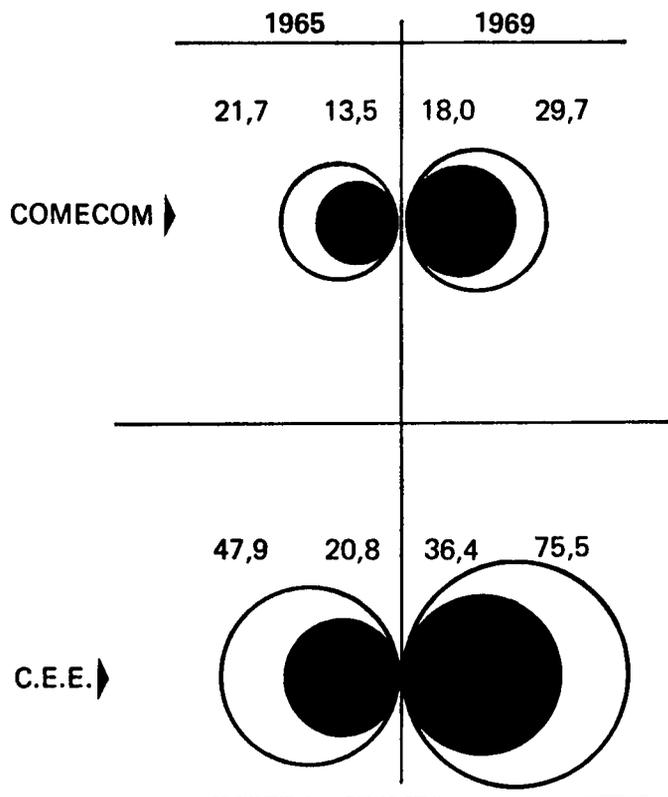


Montant des exportations
en milliards de \$

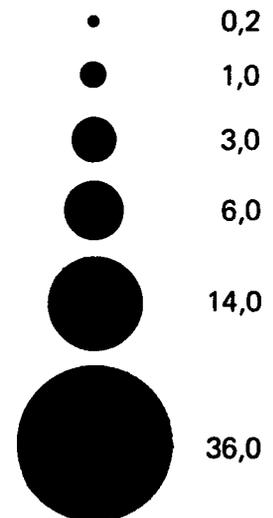


Source : REVUE VISION - Mars 71

COMPARAISON DES EXPORTATIONS INTRA-COMECOM ET INTRA-CEE PAR RAPPORT A LEUR COMMERCE TOTAL



Montant des exportations en milliards de \$



Source : REVUE VISION - Mars 71

L'EUROPE EN CHIFFRES

POPULATION EN 1970

PAYS EUROPEENS	POPULATION TOTALE (en milliers d'habitants)			POPULATION ACTIVE (en milliers d'habitants)		
	Totale	Hommes	Femmes	Totale	Hommes	Femmes
Belgique	9 676	4 737	4 939	3 918	2 652	1 266
Luxembourg	339	166	173	144	—	—
Danemark	4 921	2 443	2 478	2 389	1 468	921
France	50 764	24 785	25 979	21 337	—	—
Allemagne	60 649	28 866	31 783	27 353	17 628	9 725
Irlande	2 944	1 478	1 466	1 134	—	—
Italie	53 486	26 140	27 346	19 777	14 501	5 276
Pays-Bas	13 039	6 507	6 532	4 734	—	—
Norvège	3 879	1 929	1 950	1 557	1 089	468
Portugal	9 701	4 687	5 014	3 222	2 448	774
Espagne	33 646	16 393	17 253	12 732	—	—
Suède	8 043	4 016	4 027	3 913	2 367	1 546
Royaume-Uni	55 812	27 171	28 641	25 637	16 416	9 221

Source : Statistiques de base OCDE (estimation en milieu d'année).

PAYS EUROPEENS	POPULATION ACTIVE (%)				
	Situation dans la profession		Répartition par secteur		
	Salariés	Employeurs et personnes travaillant à leur compte	Agriculture	Industrie	Autres
Belgique	79,3	15,9	4,8	44,7	50,4
Luxembourg	76,4	13,2	10,8	46,7	42,5
Danemark	79,7	15,0	11,4	38,5	50,1
France	77,8	22,2 (1)	14,0	38,8	47,1
Allemagne	84,8	13,5	6,7	59,1	34,2
Irlande	69,0	31,0	27,5	30,0	42,5
Italie	68,3	23,6	19,6	43,7	36,7
Pays-Bas	83,3	16,7 (1)	7,2	41,0	51,8
Norvège	80,4	17,6	13,9	37,2	48,8
Portugal	75,9	24,1 (1)	33,0	35,7	31,2
Espagne	64,4	35,6 (1)	29,6	37,4	33,0
Suède	89,1	8,8	8,1	38,4	53,5
Royaume-Uni	92,6	7,4	2,9	46,6	50,6

(1) Y compris les travailleurs familiaux non rémunérés.

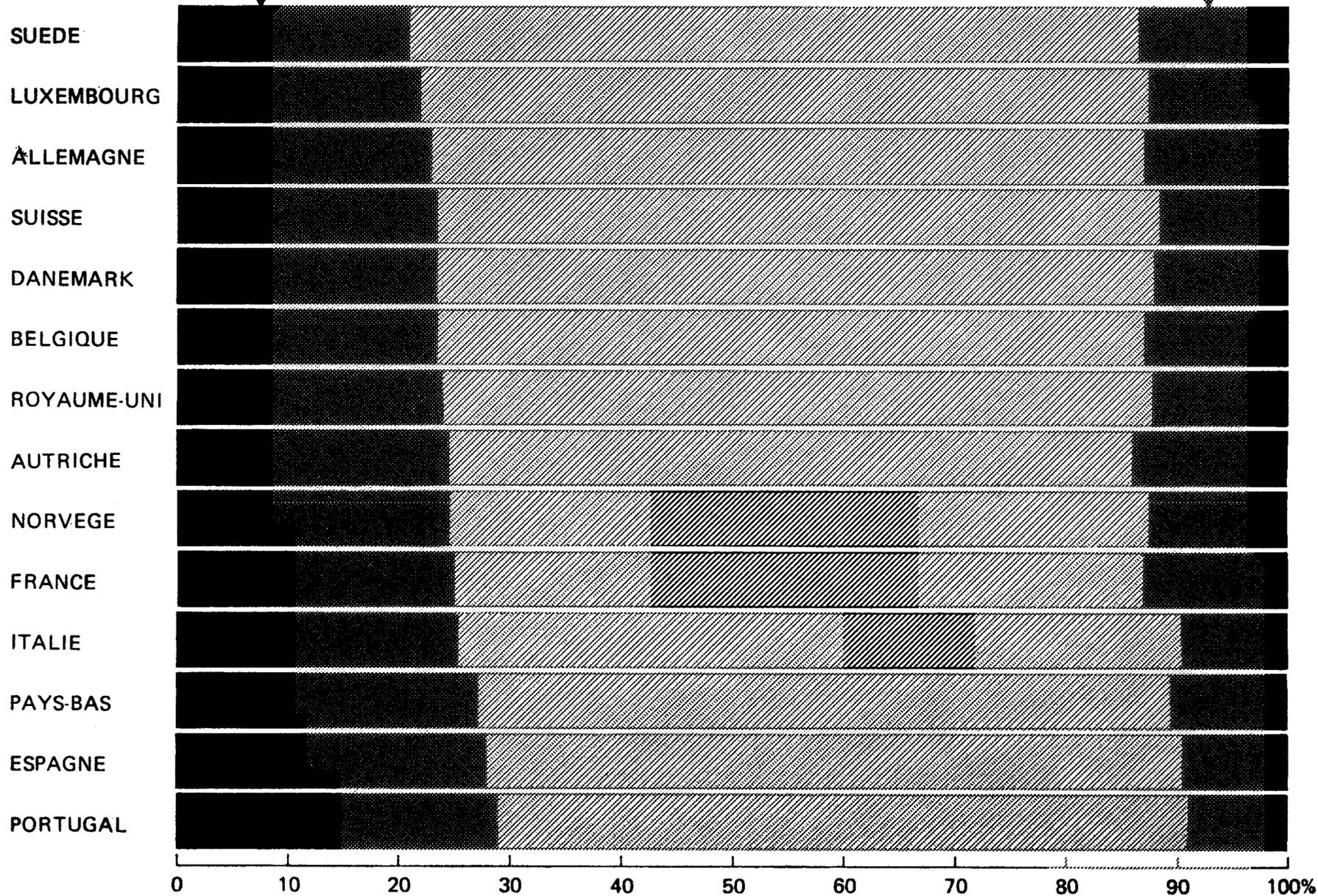
Source : OCDE, 1970.

POPULATION EN 1970 (Par groupes d'âge)

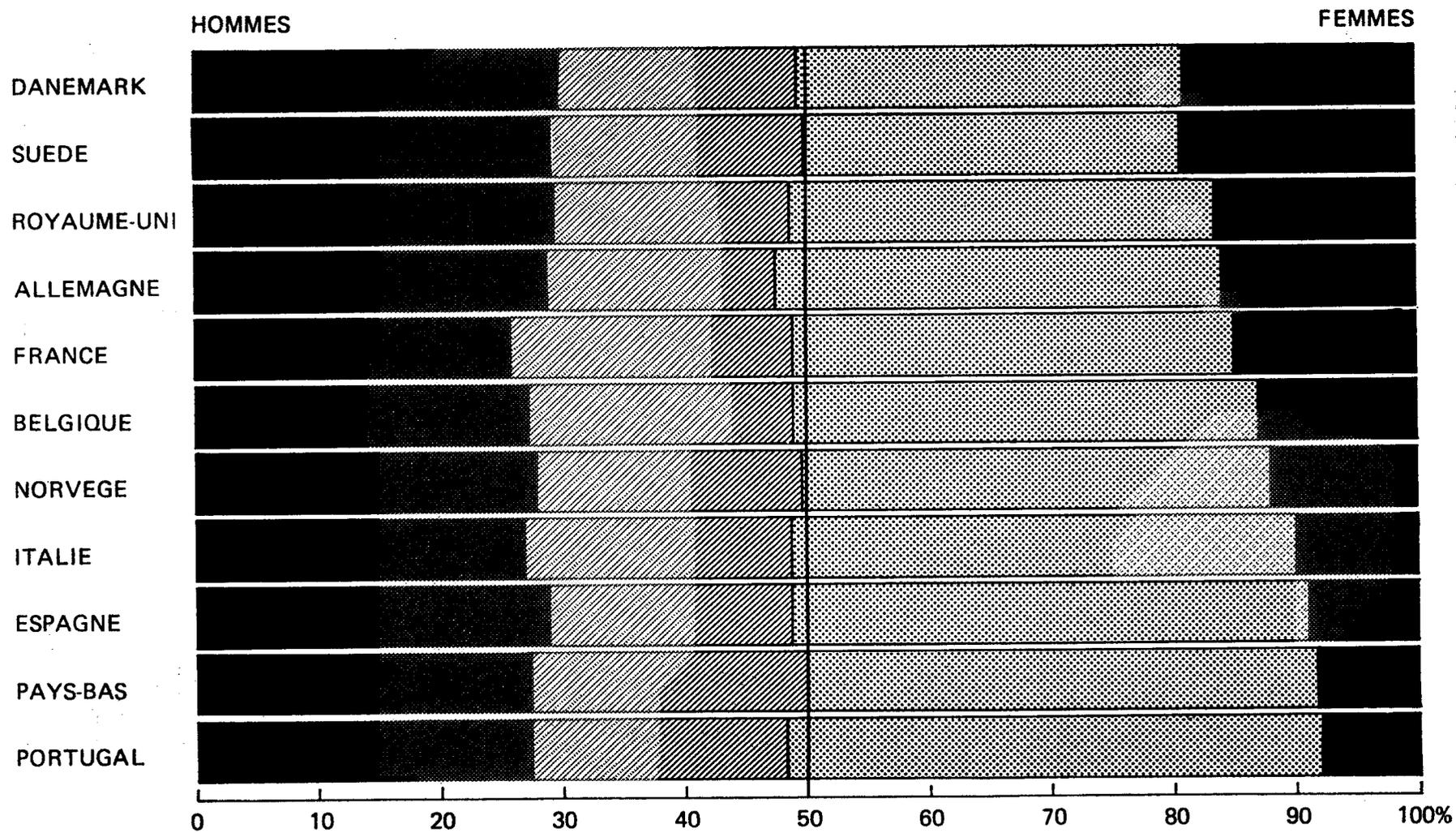
% de la population
de moins de 15 ans

% de la population
de plus de 64 ans

88



POPULATION TOTALE ET POPULATION ACTIVE EN 1970 (Par sexe)



POPULATION DES PRINCIPALES VILLES EN EUROPE

PRINCIPALES VILLES EUROPEENNES	POPULATION de la ville	POPULATION de l'agglomération
<i>France (1968) :</i>		
— Paris	2 590 771	8 196 746
— Marseille	889 029	964 412
— Lyon	527 800	1 074 823
— Toulouse	370 796	—
— Nice	322 442	—
— Lille	—	881 439
— Bordeaux	—	555 152
<i>Allemagne (1969) :</i>		
— Berlin Ouest	2 135 100	—
— Hambourg	1 818 600	—
— Munich	1 302 600	—
— Cologne	860 800	—
— Essen	705 700	—
— Düsseldorf	683 000	—
— Francfort	661 800	—
— Dortmund	647 000	—
— Stuttgart	621 000	—
— Brême	606 100	—
— Hanovre	519 700	—
— Nuremberg	474 200	—
— Duisburg	460 500	—
— Wuppertal	413 000	—
— Gelsenkirchen	351 000	—
— Bochum	346 000	—
— Mülheim	328 000	—
— Bonn	300 400	—
<i>Italie (1969) :</i>		
— Rome	2 706 535	—
— Milan	1 696 230	—
— Naples	1 273 806	—
— Turin	1 164 919	—
— Gênes	842 303	—
— Palerme	656 355	—
— Bologne	489 593	—
— Florence	458 359	—
— Catane	410 905	—
— Venise	367 732	—
— Bari	350 670	—
<i>Angleterre et Pays de Galles (1969) :</i>		
— Londres	7 703 400	—
— Birmingham	1 086 400	(2 446 400) en 67
— Liverpool	677 400	(1 368 630) en 67
— Manchester	593 800	(2 451 660) en 67
— Sheffield	528 900	—
— Leeds	503 700	(1 730 210) en 67
— Bristol	427 200	—
— Teeside	393 800	—
— Coventry	335 600	—
— Nottingham	303 100	—
<i>Ecosse (1969) :</i>		
— Edimbourg	465 421	—
— Glasgow	927 948	—
<i>Irlande (1969) :</i>		
— Belfast	385 900	—
<i>Irlande du Sud (1969) :</i>		
— Dublin	568 772	650 153

PRINCIPALES VILLES EUROPEENNES	POPULATION de la ville	POPULATION de l'agglomération
<i>Pays-Bas (1969) :</i>		
— Amsterdam	838 642	1 043 328
— Rotterdam	692 915	1 060 448
— La Haye	557 114	723 758
— Utrecht	277 647	451 646
— Eindhoven	187 930	331 397
<i>Norvège (1969) :</i>		
— Oslo	487 846	—
— Trondheim	124 870	—
— Bergen	115 964	—
<i>Suède (1969) :</i>		
— Stockholm	747 490	1 306 762
— Göteborg	446 875	661 308
— Malmö	258 311	435 634
<i>Luxembourg (1969) :</i>		
— Luxembourg	77 463	—

Source : ONU

INDICATEURS RÉGIONAUX

	SUPERFICIE (km ²)	POPULATION (en milliers d'hab.) au 30/6/1969	DENSITE (hab./km ²) 1969	PIB/hab. 1966 (Moy. nat. = 100)	PIB Part des régions au total pays 1966	ESTIMATION PIB/hab. 1969
Schleswig-Holstein	15 658	2 546	162	84	9,5	84
Hambourg	747	1 819	2 435	172	5,4	176
Basse-Saxe	47 404	7 067	149	87	10,2	
— Hanovre	6 566	1 531	233	106	2,7	106
— Hildesheim	5 216	970	186	78	1,3	77
— Lüneburg	10 983	1 064	97	95	1,6	94
— Stade	6 726	623	93	65	0,7	65
— Osnabrück	6 206	769	124	85	1,1	85
— Aurich	3 138	403	128	66	0,4	66
— Brunswick	3 121	864	277	87	1,3	86
— Oldenburg	5 445	845	155	81	1,1	81
Brême	404	755	1 870	127 104	1,6 29,3	125
Rhénanie septentrionale - Westphalie ..	34 039	17 039	501	116	10,9	115
— Düsseldorf	5 494	5 664	1 030	119	4,7	118
— Cologne	3 980	2 451	613	84	1,4	84
— Aix-la-Chapelle	3 122	1 024	330	88	3,5	87
— Munster	7 298	2 409	334	98	2,8	97
— Detmold	6 475	1 744	269	95	6,0	95
— Arnsberg	7 669	3 747	490		9,2	
Hesse	21 110	5 379	255	105	7,2	114
— Darmstadt	6 301	4 026	338	111	2,0	90
— Weisbaden	5 610					
— Kassel	9 194	1 353	147	88	4,9	
Rhénanie - Palatinat	19 831	3 660	184	81	1,4	84
— Coblenze	6 377	1 373	166	79	0,5	68
— Trèves	4 887	475	100	64	0,3	68
— Montabaur	1 783			65	0,9	115
— Rheinhausen	1 336			109	1,8	87
— Palatinat	5 448	1 812	266	83	14,9	
Bade-Wurtemberg	35 750	8 822	247	104		
— Wurtemberg (Nord)	10 581	3 448	326	118	6,6	113
— Bade (Nord)	5 121	1 842	370	108	3,3	104
— Bade (Sud)	9 956	1 869	188	90	2,7	87
— Wurt.-Hohenzol (Sud)	10 092	1 614	160	89	2,3	85
Bavière	70 548	10 490	149	92	15,7	
— Haute-Bavière	16 339	3 264	200	110	5,7	111
— Basse-Bavière	10 754	1 003	93	66	1,1	67
— Haut-Palatinat	9 646	950	98	74	1,1	74
— Haute-Franconie	7 497	1 113	148	87	1,6	87
— Moyenne-Franconie	7 624	1 482	194	99	2,4	100
— Basse-Franconie	8 488	1 187	140	78	1,5	78
— Souabe	10 200	1 492	146	91	2,2	92
Sarre	2 568	1 129	440	82	1,6	82
Berlin-Ouest	480	2 135	4 448	106	3,9	108
Allemagne (R.F.)	248 540	60 842	245	100	100	100

uite)

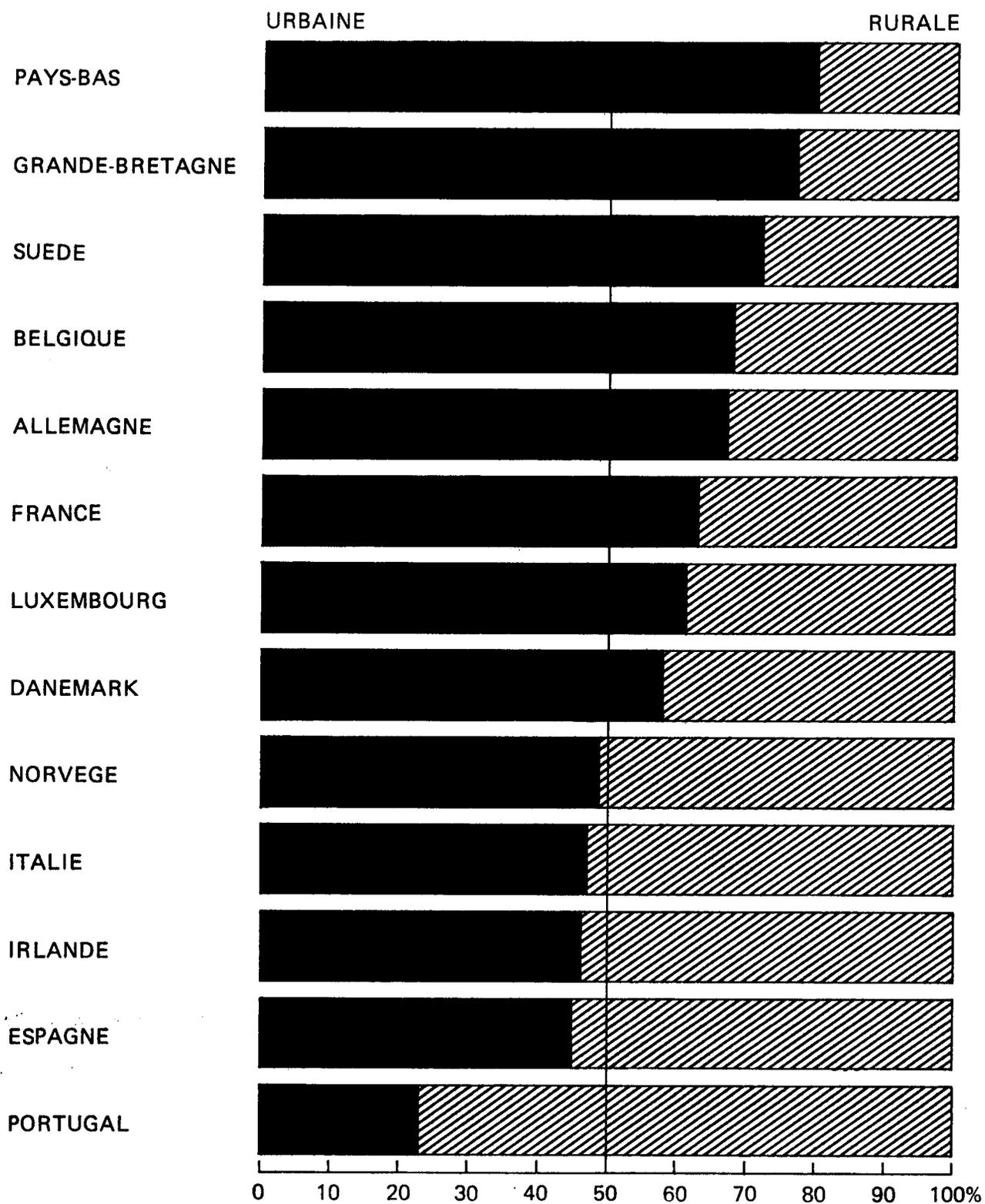
	SUPERFICIE (km ²)	POPULATION (en milliers d'hab.) au 30/6/1969	DENSITE (hab./km ²) 1969	PIB/hab. 1966 (Moy. nat. = 100)	PIB Part des régions au total pays 1966	ESTIMATION PIB/hab. 1969
Alémont	25 399	4 380	172	134	10,6	131
Val d'Aoste	3 262	109	33	145	0,3	127
Piemonte	5 415	1 873	346	135	4,7	133
Lombardie	23 804	8 332	350	148	22,3	147
Trentin Haut Adige	13 613	840	62	98	1,5	95
Vénétie	18 377	4 088	222	98	7,4	100
Trioul-Vénétie-Julienne	7 851	1 229	157	104	2,4	104
Emilie Romagne	22 123	3 834	173	121	8,5	120
Marche	9 692	1 364	141	83	2,1	84
Umbrie	22 990	3 456	150	108	6,9	110
Latium	8 456	783	93	90	1,3	92
Campanie	17 203	4 636	269	109	9,0	109
Basilicate	13 595	5 159	379	67	6,4	65
Calabre	10 794	1 202	111	62	1,8	66
Sardegne	4 438	333	75	68	4,6	68
Apulie	19 347	3 629	188	68	0,6	57
Calabre	9 988	626	63	52	1,9	50
Calabre	15 080	2 057	136	50	5,8	65
Calabre	25 708	4 877	190	63	1,9	68
Sardegne	24 089	1 495	62	66		
Italie	301 224	54 302	180	100	100	100
Anders	2 861	1 530	535	109	17,3	104
Flandre oc.	3 369	1 052	643	94	10,2	96
Flandre or.	3 132	1 311	418	82	11,2	85
Limbourg	2 977	650	353	76	5,0	73
Hainaut	3 798	1 332	351	85	11,8	82
Liège	3 876	1 016	262	106	11,3	100
Namur	2 422	384	268	85	3,4	84
Luxembourg	4 418	219	50	73	1,7	73
Brabant	3 660	2 166	105	127	28,2	125
Belgique	30 513	9 660	317	100	100	100
Drenthe	2 198	517	225	n.d.	n.d.	94
Frisie	3 227	522	154	"	"	84
Gronthe	2 632	367	138	"	"	78
Overijssel	3 705	921	242	"	"	90
Gueldre	5 419	1 506	300	"	"	87
Strecht	1 325	802	603	"	"	93
Hollande du Nord	2 599	2 245	843	"	"	113
Hollande du Sud	2 770	2 969	1 048	"	"	115
Ulande	1 709	306	175	"	"	92
Brabant du Nord	4 746	1 788	363	"	"	94
Limbourg	2 182	999	460	"	"	88
Pays-Bas	32 592	12 958	384	"	"	100
Grand-Duché de Luxembourg ..	2 586	339	131	"	"	"

(Suite et fin)

	SUPERFICIE (km ²)	POPULATION (en milliers d'hab.) au 30/6/1969	DENSITE (hab./km ²) 1969	PIB/hab. 1966 (Moy. nat. = 100)	PIB Part des régions au total pays 1966	ESTIMATION PIB/hab. 1969
Nord	19 350	3 290	170	>	>	>
Yorkshire et Humberside	14 136	4 790	339	>	>	>
Nord-Ouest	7 985	6 730	843	>	>	>
Midlands (Est)	12 196	3 390	277	>	>	>
Midlands (Ouest)	13 095	5 100	391	>	>	>
East Anglia	12 530	1 670	133	>	>	>
Sud-Est	27 345	17 130	626	>	>	>
Sud-Ouest	23 637	3 770	159	>	>	>
Pays de Galles	20 761	2 720	131	>	>	>
Ecosse	77 169	5 220	68	>	>	>
Irlande du Nord	13 577	1 520	112	>	>	>
Royaume-Uni	241 701	55 330	229	>	>	>
Région parisienne	12 008	9 518	793	n.d.	n.d.	131
Champagne	25 600	1 301	51	>	>	90
Picardie	19 411	1 608	83	>	>	102
Haute-Normandie	12 258	1 530	125	>	>	130
Centre	39 061	2 038	52	>	>	83
Nord	12 378	3 842	310	>	>	107
Lorraine	23 540	2 289	97	>	>	104
Alsace	8 310	1 439	173	>	>	100
Franche-Comté	16 189	1 010	62	>	>	96
Basse-Normandie	17 583	1 276	73	>	>	82
Pays de la Loire	32 126	2 616	81	>	>	84
Bretagne	27 184	2 491	92	>	>	71
Limousin	16 932	738	44	>	>	78
Auvergne	25 988	1 321	51	>	>	83
Poitou-Charentes	25 790	1 492	58	>	>	75
Aquitaine	41 407	2 481	60	>	>	94
Midi-Pyrénées	45 382	2 193	48	>	>	75
Bourgogne	31 592	1 521	48	>	>	81
Rhône-Alpes	43 694	4 516	103	>	>	105
Languedoc	27 448	1 745	64	>	>	85
Provence-Côte d'Azur	40 118	3 561	89	>	>	92
France	543 998	50 526	93	>	>	100

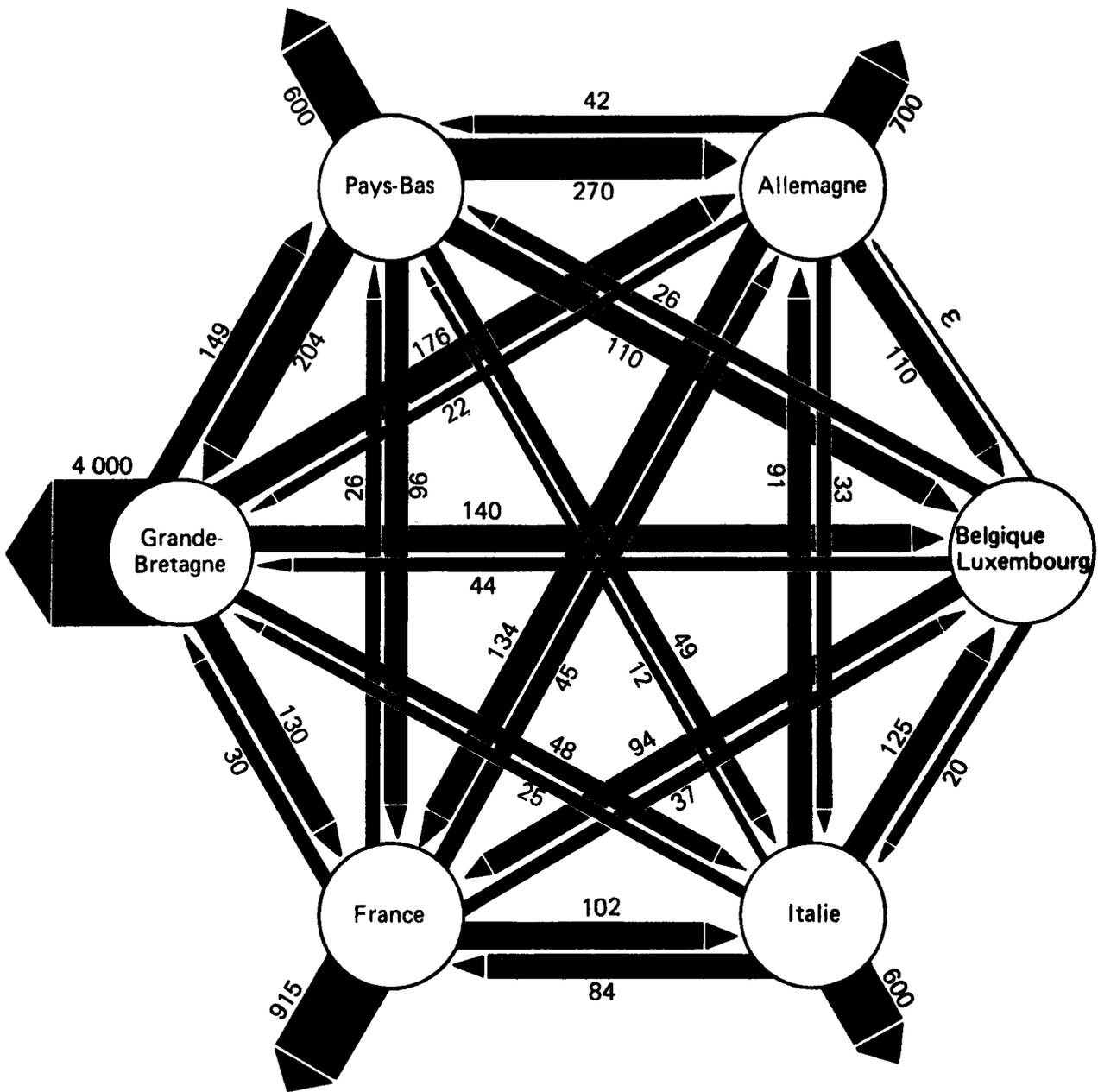
Source : INS

POPULATIONS URBAINE ET RURALE (Estimations 1968)



INVESTISSEMENTS CROISÉS DE SEPT PAYS EUROPEENS DE 1965 A 1969

(en millions de dollars)



Ainsi la Grande-Bretagne investit 149 millions de dollars aux Pays-Bas, 176 en Allemagne, 140 en Belgique et au Luxembourg, 48 en Italie et 130 en France. Elle reçoit 204 millions de dollars des Pays-Bas, 22 de l'Allemagne, 44 de la Belgique et du Luxembourg, 25 de l'Italie et 30 de la France.

INVESTISSEMENTS DIRECTS AMÉRICAINS

1° EN EUROPE

Source : Les investissements américains en Belgique, de Roland-Michel.

PAYS	ANNEES		
	1950	1960	1968
Belgique/Luxembourg	0,069	0,231	0,963
France	0,217	0,741	1,910
Allemagne	0,204	1,006	3,774
Italie	0,063	0,384	1,272
Pays-Bas	0,084	0,283	1,073
Total Marché commun	0,637	2,644	8,992
Royaume-Uni	0,847	3,231	6,703
Autres pays européens	0,249	0,806	3,691

2° DANS LE MONDE (Valeur totale en fin d'années en millions de dollars)

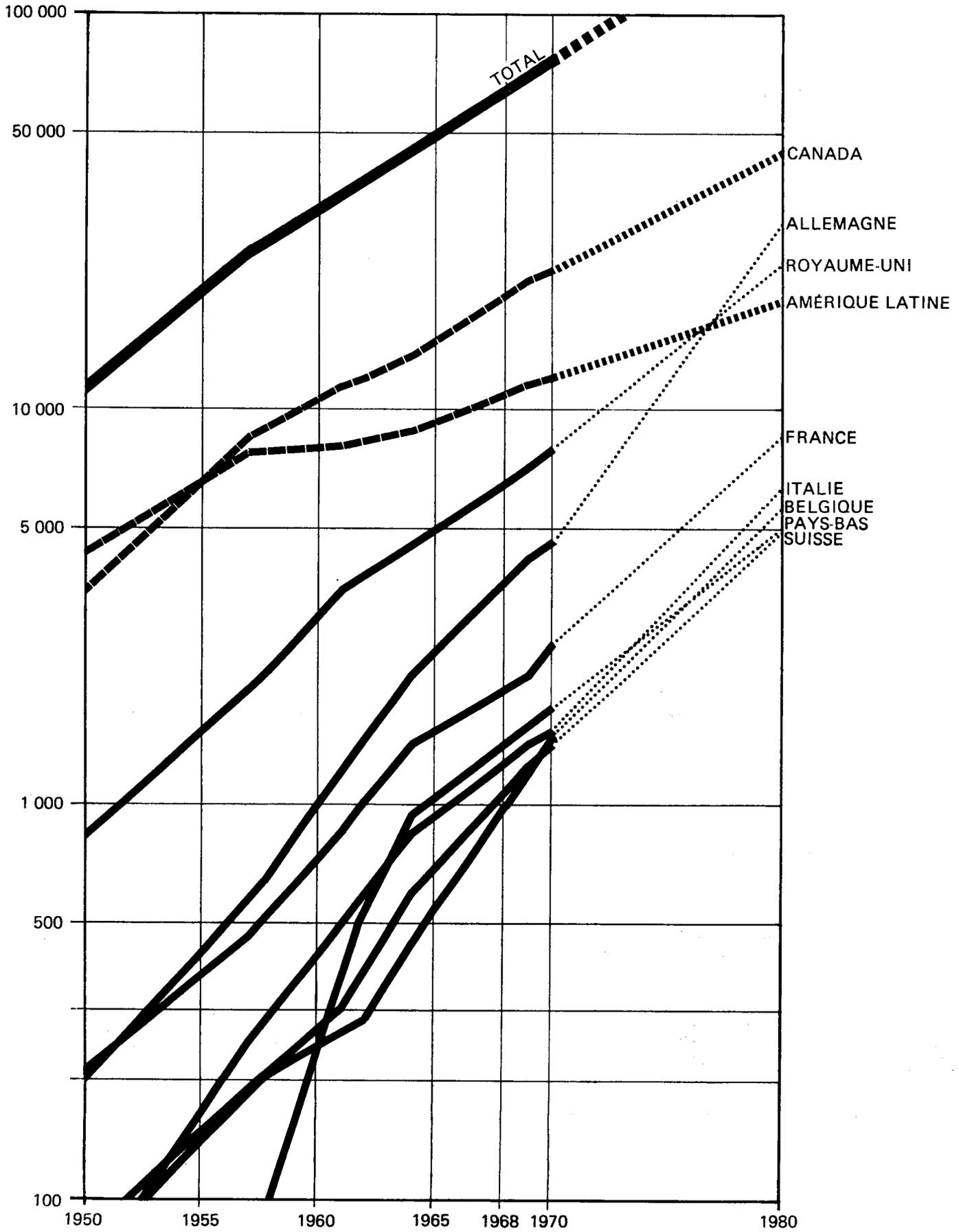
PAYS	ANNEES										
	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	
Canada	11 170	11 602	12 133	13 044	13 855	15 318	17 017	18 097	19 535	21 075	
Amérique latine	8 365	9 239	9 524	9 941	10 254	10 886	11 498	12 044	13 101	13 811	
Europe	6 691	7 742	8 930	10 340	12 129	13 985	16 212	12 926	19 407	21 554	
Autres pays	5 630	6 134	6 689	7 411	8 242	9 285	10 051	11 418	12 940	14 323	
Total	31 865	34 717	37 276	40 736	44 480	49 474	54 778	59 485	64 983	70 763	

3° REPARTITION PAR SECTEURS EN 1968

PAYS	ANNEES	REPARTITION PAR SECTEURS					
		TOTAL des secteurs	MINES et Métallurgie	PETROLE	INDUSTRIE Manufacturière	SERVICES Publics	COMMERCE
Europe	19,3	0,061	4,640	10,778	0,094	2,126	1,688
Marché commun	8,992	0,019	2,149	5,373	0,054	0,848	0,549
Belgique	0,963	—	0,014	0,583	0,001	0,159	0,205
Royaume-Uni	6,703	0,002	1,5	4,2	0,020	0,417	0,445
Total Monde	64,7	5,37	18,835	26,354	2,672	5,276	6,278

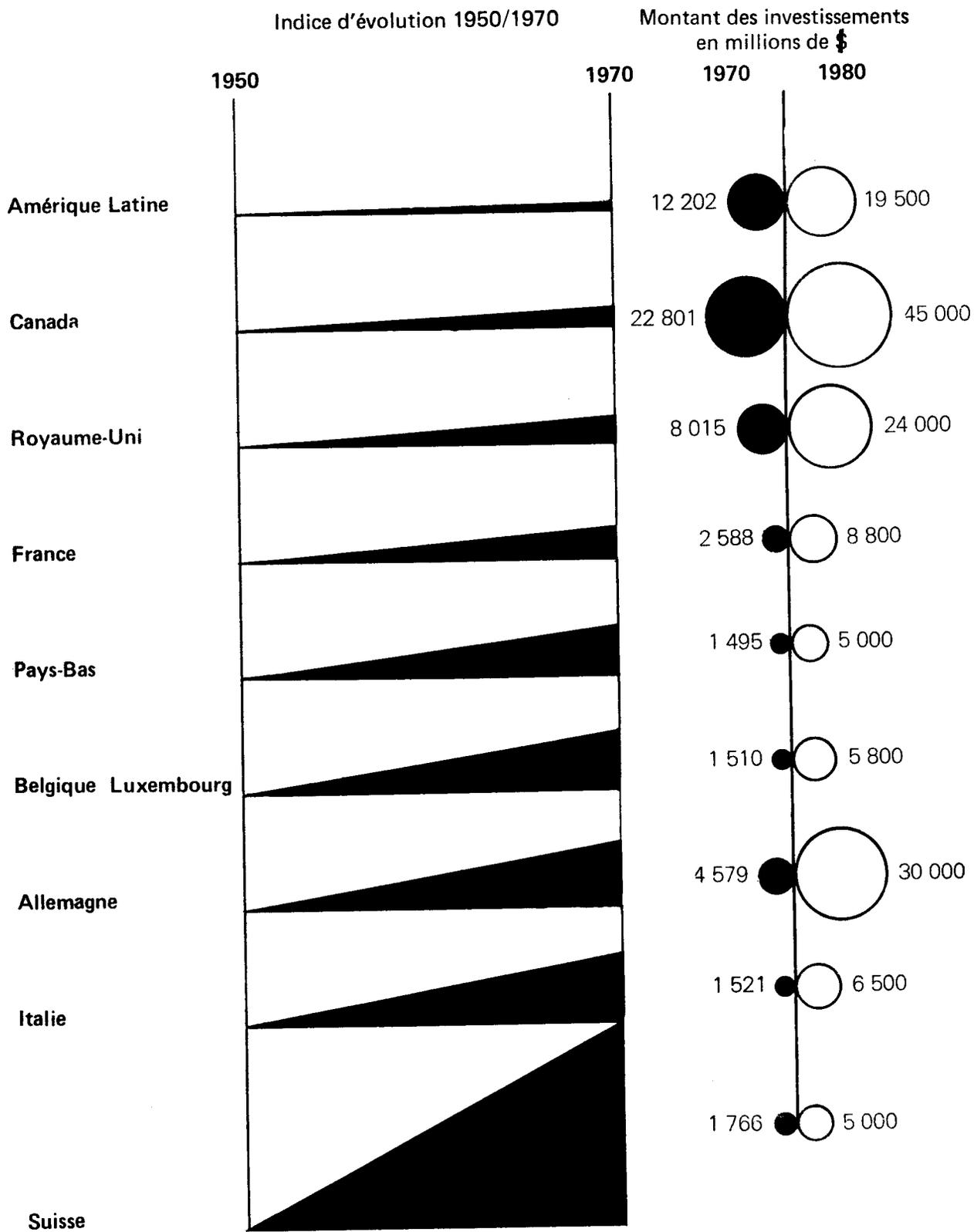
INVESTISSEMENTS DIRECTS

MILLIONS DE DOLLARS U.S.

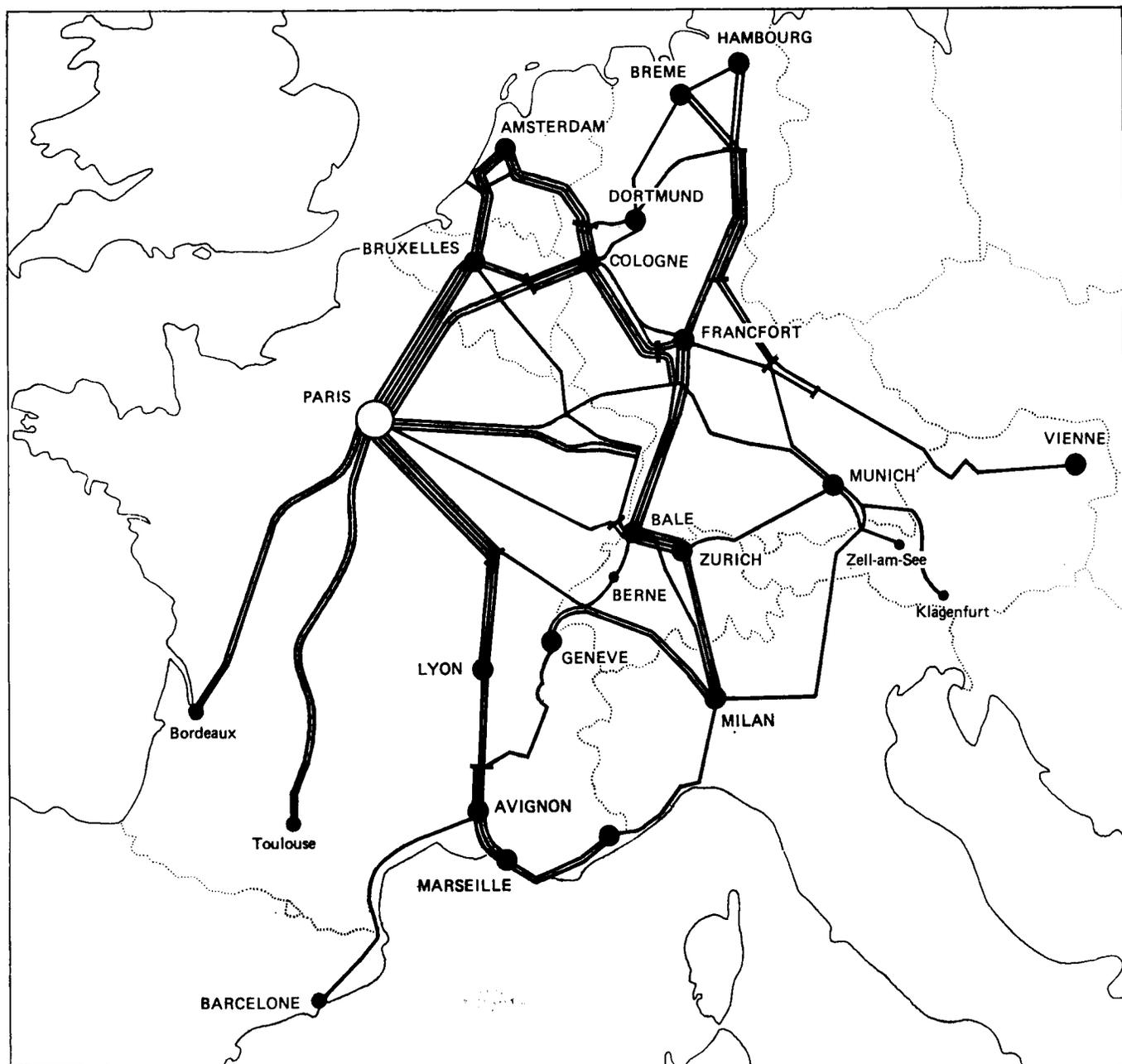


Source : U.S. Département of Commerce and Business International

AMÉRICAINS A L'ÉTRANGER



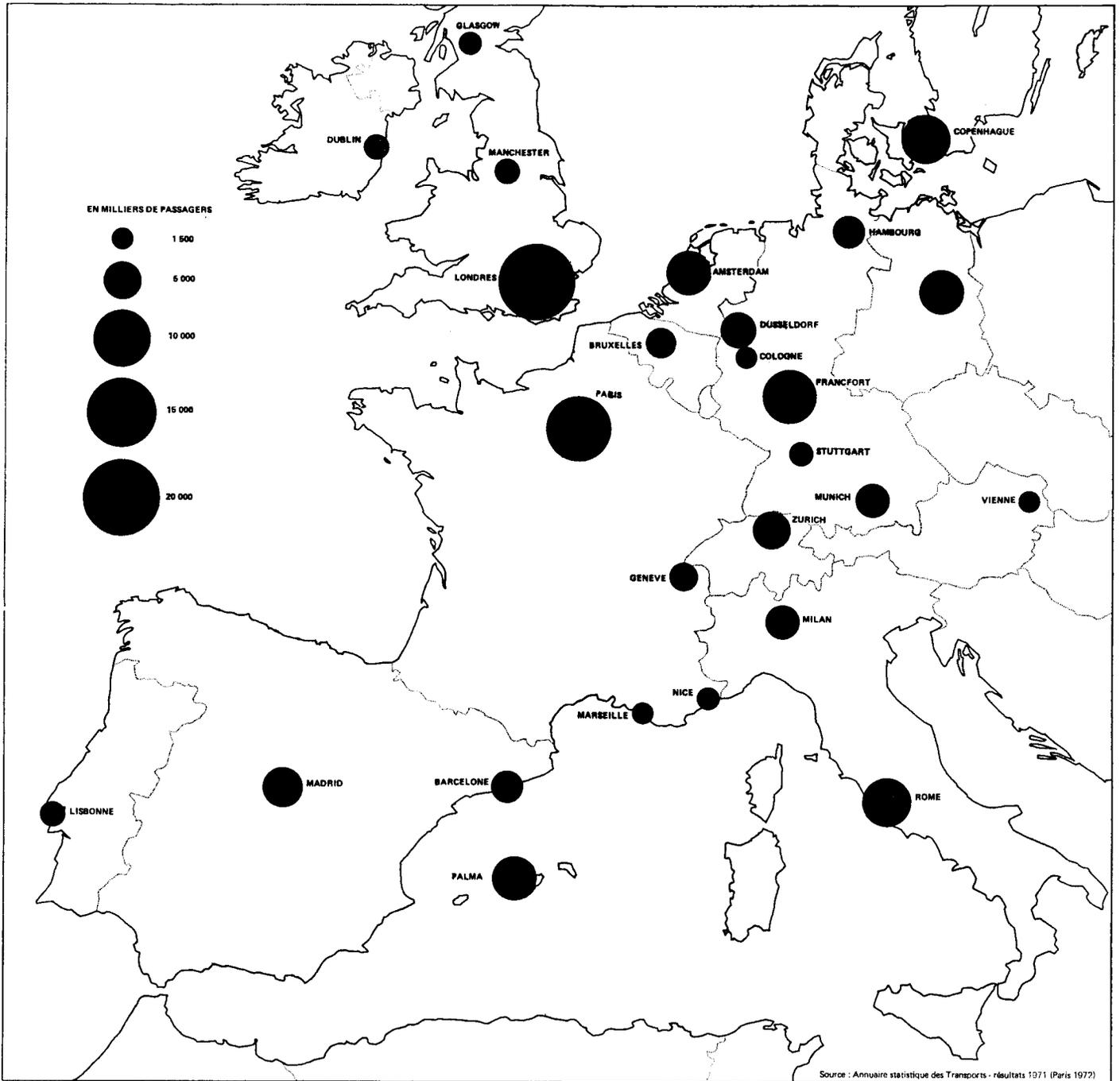
TRANS EUROP EXPRESS (TEE)



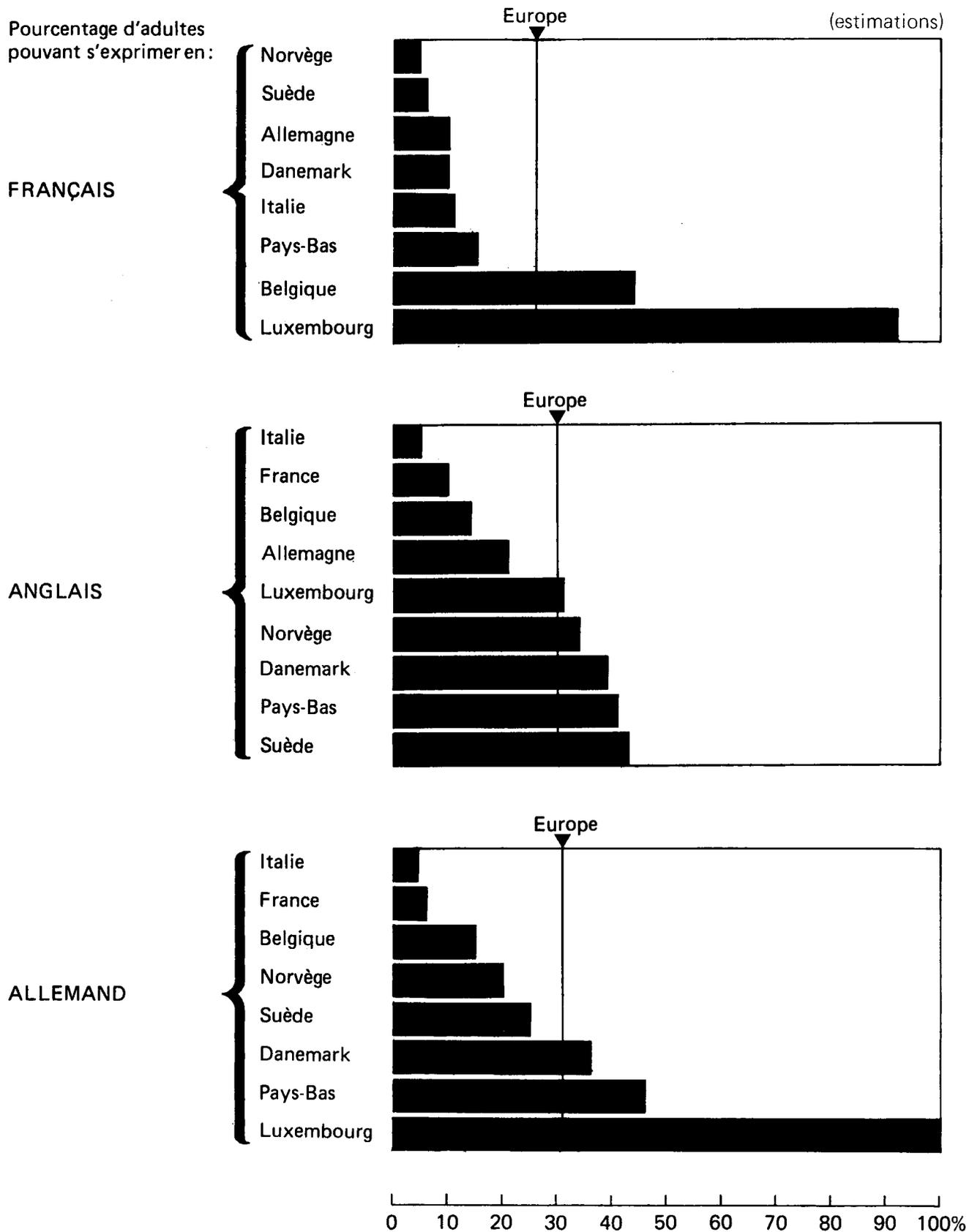
AUTOROUTES EN SERVICE (Fin 1972)



TRAFIC DES PRINCIPAUX AEROPORTS EUROPEENS



EXTENSION GÉOGRAPHIQUE DES PRINCIPALES LANGUES EN EUROPE



POPULATION MONDIALE

(En millions d'habitants)

PAYS	1960	1970	1980
Etats-Unis	180,7	204,8	226
Canada	17,9	21,4	24
Japon	93,3	103,5	113
Allemagne	55,4	60,7	68
France	45,7	50,8	56
Royaume-Uni	52,6	55,8	60
Italie	50,2	54,5	60
Pays-Bas	11,5	13,0	14,5
Belgique	9,1	9,7	10,5
Danemark	4,6	4,9	5,2
Norvège	3,6	3,9	4,2
Irlande	2,8	3,0	3,2
Luxembourg	0,3	0,35	0,4
Suède	7,5	8	8,6
Finlande	4,4	4,6	4,8
Suisse	5,4	6,3	7,0
Autriche	7,1	7,4	7,7
Espagne	30,3	33,7	38,0
Portugal	8,9	9,7	12,0
Grèce	8,3	8,8	9,3
Turquie	27,5	35,2	47,0
Islande	0,2	0,2	0,2
OCDE	627,3	700,2	780,0
Amérique du Nord	198,6	226,2	250
Japon	93,3	103,5	113
Europe des Dix	235,8	256,6	282
Autres OCDE	99,6	113,9	135
OCDE	627,3	700,2	780
Australie - Nouvelle-Zélande	13,0	15,0	18
Bloc soviétique	311,4	347,4	382
Chine	660,0	750,0	850
Reste du Monde	1 388,3	1 827,4	2 300
Monde	3 000,0	3 640,0	4 330

PRODUIT NATIONAL BRUT DANS LE MONDE

(En milliards de dollars courants)

PAYS	1960	1970
Etats-Unis	511	975
Canada	37	76
Japon	43	198
Allemagne	72	187
France	61	148
Royaume-Uni	72	121
Italie	35	93
Pays-Bas	11	31
Belgique	11	26
Danemark	6,0	15,6
Norvège	4,5	11,4
Irlande	1,9	3,9
Luxembourg	0,5	1,0
Suède	13,0	31,0
Finlande	4,9	10,3
Suisse	8,6	20,3
Autriche	6,2	14,4
Espagne	10,3	32
Portugal	2,5	6,3
Grèce	3,5	9,4
Turquie	5,4	12,6
Islande	0,3	0,5
OCDE	921	2 024
Amérique du Nord	548	1 051
Japon	43	198
Europe des Dix	275	638
Autres OCDE	55	137
OCDE	921	2 024
Australie - Nouvelle-Zélande	19	38
Bloc soviétique	308	608
Chine	50	200
Reste du Monde	202	330
Monde	1 500	3 200

P N B PAR HABITANT DANS LE MONDE

(En dollars courants)

PAYS	1960	1970
Etats-Unis	2 830	4 840
Canada	2 090	3 550
Japon	460	1 910
Allemagne	1 310	3 040
France	1 350	2 920
Royaume-Uni	1 380	2 170
Italie	700	1 700
Pays-Bas	990	2 400
Belgique	1 250	2 670
Danemark	1 300	3 160
Norvège	1 260	2 940
Irlande	660	1 320
Luxembourg	1 560	2 940
Suède	1 740	3 840
Finlande	1 110	2 220
Suisse	1 600	3 240
Autriche	880	1 940
Espagne	340	960
Portugal	290	640
Grèce	420	1 070
Turquie	200	360
Islande	1 360	2 340
OCDE	1 470	2 900
Amérique du Nord	2 760	4 650
Japon	460	1 910
Europe des Dix	1 160	2 490
Autres OCDE	550	1 200
OCDE	1 470	2 900
Australie - Nouvelle-Zélande	990	1 750
Bloc soviétique	75	270
Chine	145	180
Reste du Monde		
Monde	500	880

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
Introduction	3
SURVOL DE L'EUROPE INDUSTRIELLE	7
Présentation	9
Un aperçu de l'Europe industrielle	11
La lecture des signes de développement	19
Notion d'axe et pôles de développement en Europe	43
MATÉRIAUX POUR DES SCÉNARIOS EUROPÉENS	53
Brève histoire de l'Europe politique	55
Fonctionnement et dysfonctionnement du système monétaire international	57
Quelques faits sur les principaux secteurs industriels	61
La présence des firmes américaines en Europe	75
Les lignes de force de la localisation des industries en Europe.	78
Evolution du commerce international	81
L'Europe en chiffres	87

TRAVAUX ET RECHERCHES DE PROSPECTIVE

ÉLÉMENTS POUR DES PROSPECTIVES

- Techniques et aménagement du territoire, n° 0.
- Composantes de la fonction urbaine, n° 3.
- Dictionnaire des projections 1985 et 2000, n° 4.
- Scénarios d'aménagement du territoire, n° 12 (épuisé).
- Prospective et analyse de système, n° 14.
- Les centres de prospective et d'aménagement du territoire en Europe, n° 17.
- Une image de la France en l'an 2000. Scénario de l'inacceptable, n° 20.
- La transformation du monde rural, n° 26.
- Prospective et société, n° 28.
- Survол de la France, n° 29.
- Une image de la France en l'an 2000. Documents de base. Méthode de travail, n° 30.
- Technologie et aménagement du territoire, n° 33.
- Les firmes multinationales, n° 34.

SCHEMAS D'AMENAGEMENT

- La façade méditerranéenne, n° 1 (épuisé).
- Schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise, n° 5.
- Aménagement de la Basse-Seine, n° 6 (épuisé).
- Aménagement du Bassin parisien, n° 7 (épuisé).
- Rapport du groupe de travail Paris-Nord, n° 8 (épuisé).
- Schéma d'aménagement de la métropole lorraine, n° 9.
- Schéma d'aménagement de la métropole Lyon-Saint-Etienne-Grenoble, n° 10.
- Schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine Nantes-Saint-Nazaire, n° 11.
- Aménagement d'une région urbaine, le Nord-Pas-de-Calais, n° 19.
- Vers la métropole jardin. Livre blanc pour l'aménagement de la Loire moyenne, n° 23.
- L'espace nord-champenois, n° 24.
- Schéma d'aménagement de la Corse, n° 32.

SCHEMAS DE COMMUNICATIONS

- Éléments pour un schéma directeur des télécommunications, n° 2.
- Éléments pour un schéma directeur de l'informatique, n° 13.
- Éléments pour un schéma directeur de l'équipement aéronautique, n° 25.
- Les liaisons routières : histoire d'un schéma, n° 31.
- Schéma directeur de l'équipement aéronautique, n° 35.

PROBLEMES DE L'EAU

- L'eau en Seine-Normandie. Projet du Livre blanc, n° 15.
- Les problèmes de l'eau en Artois-Picardie, n° 16.
- Bassin Rhin-Meuse. Eau et aménagement, n° 18.
- L'eau en Adour-Garonne, n° 21.
- Les problèmes de l'eau dans le Bassin Rhône-Méditerranée-Corse, n° 22.
- L'eau dans le Bassin Loire-Bretagne, n° 27.

EN PREPARATION

L'avenir de la Basse-Normandie.
Approches de la réalité urbaine.
Regard prospectif sur le bassin méditerranéen.
Paris, ville internationale.
Régions urbaines, régions de villes.
Le devenir de la région bordelaise.
Avenirs possibles de la région Rhône-Alpes.

DELEGATION A L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET A L'ACTION REGIONALE

1, avenue Charles-Floquet 75-Paris (7^e)

Fondateur de la collection : Gérard WEILL †

Directeur de la publication : Jacques DURAND
Administrateur : Hélène ROGER-VASSELIN

Secrétaire de rédaction : Marie GRENIER
Couverture : Cl. CAUJOLLE et D. COHEN

Librairies-Imprimeries Réunies
7, rue Saint-Benoît, Paris-VI^e
548-24-75 - 548-54-83

2^e trimestre 1973

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

LA DOCUMENTATION FRANÇAISE

29-31, QUAI VOLTAIRE 75340 PARIS CEDEX 07